8 • 1978

СССР

За рулем



ШЕСТИДЕСЯТИЛЕТИЮ КОМСОМОЛА ПОСВЯЩЕНЫ 10 ТЫСЯЧ ЭКСПОНАТОВ, СОБРАННЫЕ НА ВЫСТАВКЕ НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКОГО ТВОРЧЕСТВА МОЛОДЕЖИ НТТМ-78

БАМ ЖИВЕТ, БАМ

Каждый
новый
километр —
юбилею ВЛКСМ



СТРОИТСЯ



Четыре года с небольшим отделяют нас от того дня, когда XVII съезд ВЛКСМ проводил на Байкало-Амурскую магистраль бойцов Всесоюзного ударного комсомольского отряда. Их было всего 600. Теперь их тысячи и тысячи из всех союзных республик. Среди них — воспитанники ДОСААФ, воины армии и флота, уволившиеся в запас, прошедшие замечательную жизненную школу.

Генеральный секретарь ЦК КПСС, Председатель Президиума Верховного Совета СССР Л. И. Брежнев, встретившись в начале апреля этого года на станции Сковородино с молодыми строителями Центрального БАМа, сказал: «Труд первопроходцев всегда сложен. Но он интересен и почетен». Молодые бамовцы доложили Леониду Ильичу, что на их счету 1040 километров уложенных стальных путей, 46 возведенных крупных поселков, строительство современных городов Тында, Усть-Кут, Ургал...

Наши читатели в своих письмах часто спрашивают: какая на БАМе автомобильная техника, как с дорогами? Сегодня на всех участках стройки эксплуатируются более двух тысяч километров притрассовых автодорог, работают в полную силу машины последних моделей — БелАЗы, МАЗы, КрАЗы, ЗИЛы, ГАЗы, «уралы», чехословацкие «татры», «магирусы» из ФРГ...



Строители отдают должное организациям ДОСААФ Амурской, Читинской областей, Бурятской АССР, Хабаровского края, которые активно готовят для БАМа механизаторские кадры. Сегодня на всех участках БАМа — новая волна трудового подъема: комсомольцы, молодежь, все участники стройки века полны решимости досрочно выполнить социалистические обязательства.

На этих фотографиях — то, что сделано и делается на ударной комсомольской стройке.

Взметнулись вверх современные корпуса города Тында (Амурская область). В десятой пятилетке здесь будут построены жилые дома площадью 144 тысячи м² (фото вверху). На снимке внизу слева — проложенный железнодорожный путь на восточном участке (Хабаровский край). Рядом — одна из притрассовых автомобильных дорог с мостом через реку. Первыми идут разведчики-изыскатели. Фотообъектив запечатлел сотрудников «Ленгипротранса» в момент, когда они на вездеходе добрались до берега к месту будущей железнодорожной станции Олонгдо (Читинская область). Внизу — строящийся тоннель на участке Тында — Беркакит (Якутская АССР).

Фото А. Галушко, И. Зотина, Г. Калачьяна, В. Мариновского (ТАСС)



За нашу Советскую Родину!



За рулем

8 ● Август ● 1978

Ежемесячный научно-популярный и спортивный журнал Всесоюзного ордена Ленина и ордена Красного Знамени добровольного общества содействия армии, авиации и флоту

Издается с 1928 года



К 60-летию ВЛКСМ

РУКАМИ МОЛОДЫХ

Накануне XVIII съезда ВЛКСМ принимал гостей новый павильон ВДНХ — оригинальное здание из стекла и алюминия. В нем весной и летом работала экспозиция центральной выставки НТТМ-78.

Всесоюзный смотр научно-технического творчества молодежи, как иначе называют эту традиционную выставку, проводится вот уже более десяти лет. Ныне, в год 60-летия комсомола он стал центральным событием на ВДНХ — главной выставке страны.

Для начала несколько цифр: за десять лет число молодых новаторов — участников НТТМ возросло с 4 миллионов до 17,5 миллиона человек, 43% их трудятся в промышленности, 29% — на транспорте. На НТТМ-78 экспонировалось более 10 тысяч работ, в которых участвовало около 40 тысяч молодых рабочих, инженеров, техников, ученых, студентов, учащихся школ и ПТУ, служащих Советской Армии. Характерная черта экспозиции и вообще сегодняшнего творчества молодых — коллективность разработок. Комплексные бригады на заводах, бюро и советы молодых рационализаторов стали хорошей школой новаторов.

Достойно представлено на НТТМ-78 творчество молодых автомобилестроителей. В этом году здесь прошло пять праздников заводских новаторов. 21 мая весь огромный павильон был в распоряжении молодежи ЗИЛа и Ярославского моторного завода.

19 тысяч молодых тружеников автомобильной отрасли досрочно завершили план двух лет десятой пятилетки, 8426 молодых рабочих работают с личным клеймом, 300 тысяч юношей и девушек участвуют в движении за коммунистическое отношение к труду. Экономия от внедрения разработок, сделанных молодыми автомобилестроителями, составляет 12 миллионов рублей, а в комсомольский фонд экономии внесено 14,2 миллиона.

Экспонаты НТТМ-78, прямо или косвенно связанные с автомобильной или мотоциклетной техникой, можно разделить на две большие группы. Первая объединяет разработки молодых специалистов, выполненные в инициативном порядке на предприятиях и в НИИ. Другая — малолитражки, мотороллеры, карты, багги, мотонарты, различные приборы, определяемые словом «самоделки». Их мастерили ребята на станциях юных техников, в студенческих кружках, спортивных клубах ДОСААФ.

Из экспонатов первой группы назовем прежде всего детский автогородок. Это уникальный и остроумно построенный комплекс, позволяющий в игровых ситуациях познакомиться с основами дорожного движения. Автодорога — детище энтузиастов автомобилизации из ЦК ВЛКСМ и ГАИ СССР.

Немалый интерес представили многочисленные устройства и приборы и средних приспособление для сборки рычагов передней подвески «Волги», сигнализатор уровня воды в радиаторе; индикатор для определения целостности корпуса аккумуляторной батареи любого типа; элегантный прибор под названием «Автостоп», предназначенный для автоматического отключения системы зажигания двигателя; прибор для обнаружения микротрещин на деталях из пластмассы.

Многие экспонаты выставки были связаны со спортивной темой. Для спортивных автомобилей ВАЗ и АЗЛК предназначено колесо из магниевого сплава, созданное в НИИ технологии автомобилестроения. Молодые конструкторы из серпуховского ВНИИмотопрома выставили на НТТМ-78 двигатель для гоночного мотоцикла. Этот мотор с пятиканальной продувкой и дисковым золотником при рабочем объеме 50 см³ развивает мощность 13 л. с. при 13 000 об/мин.

Обратимся к экспонатам второй группы. Очень эффектно выглядел ракетоподобный гоночный автомобиль ХАДИ—9. Его сконструировало и строило студенческое КБ харьковского автодорожного института под руководством известного рекордсмена, заслуженного мастера спорта СССР В. Никитина. Машина оснащена авиационным турбореактивным двигателем и рассчитана на скорость до 500 км/ч.

Клуб юных техников из Сибирского отделения АН СССР показал электрокарт. Он работает на щелочных аккумуляторах емкостью 45 А-ч. Машина может ездить целый час, развивая скорость до 50 км/ч. Более «взрослым» целям отвечает карт для гонок по льду, сделанный во ВНИИмотопроме. Двигатель карта — одноцилиндровый, двухтактный, при рабочем объеме 175 см³ развивает мощность 30 л. с. Максимальная скорость карта — 157 км/ч.

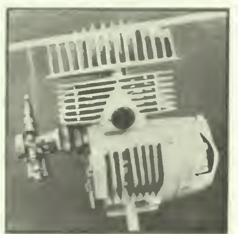
Посетители надолго задерживались на открытой площадке у многочисленных самодельных легковых машин, дотошно разглядывали мотороллер «Сокол» харьковчанина В. Таракухи, прекрасно выполненный 50-кубовый карт «Тахь» (по-русски «конь») монгольских пионеров.

По традиции в выставке участвовали молодые новаторы братских союзов молодежи. Более 2 тысяч экспонатов приехали в Москву из Болгарии, Венгрии, Вьетнама, ГДР, Монголии, Польши, Румынии и Чехословакии. Совместный показ лучших творческих достижений молодежи социалистических стран стал хорошим стимулом к дальнейшему развитию научно-технического творчества, углублению братского сотрудничества молодежных организаций.

...Сотни тысяч посетителей принял самый большой павильон ВДНХ, украшавший десять лет назад Всемирную выставку в Монреале. Символично, что именно это здание «космической» архитектуры, так напоминающее своими очертаниями площадку для старта ракет, было отдано в распоряжение молодежи. Для многих участников НТТМ-78 оно стало стартом в техническое творчество.

Н. СЕМИНА







●
Литое из магниевого сплава колесо — разработка проектировщиков из НИИТавтопрома.

Гоночный мотоциклетный двигатель (50 см³, 13 л. с.) молодых специалистов ВНИИмотопрома.

Гоночный автомобиль ХАДИ—9 с турбореактивным двигателем студенческого КБ из харьковского автодорожного института.

●
На первой странице обложки показаны: детский автогородок, стенд новаторов ЗИЛа и миниромотороллер В. Таракухи.

Фото В. Князева



ДЕЛАЙ, КАК БРИГАДИР!

Минский автомобильный завод и многих его передовых тружеников я знаю давно. Наслышан был и о Викторе Преснакове. В последнее время его имя часто звучит в радио- и телепередачах, встречается на страницах газет. Знал я и о том, что его ждут на предприятиях, на совещаниях по обмену опытом, с ним встречаются молодые рабочие, студенты, школьники, журналисты. А он, Виктор Преснаков, широкая душа, никому не отказывает: раз надо — так надо, лишь бы в бригаде дело не страдало. После XVIII съезда ВЛКСМ, где Виктор был делегатом, время у него расписано буквально по минутам, и увидеться с ним оказалось не так-то просто.

Безостановочно движется конвейер. Несколько минут — и из ворот сборочного цеха выкатывается новый автомобиль. Завод выпускает двенадцать модификаций тяжелых грузовиков.

Следуем на участок испытания и проверки автомобилей, куда они попадают с главного конвейера. Этот участок нередко называют «цехом в цехе». Что ж, справедливо, ведь без его отметки ни одна машина не выйдет за ворота завода.

— Вот здесь я и тружусь со своей бригадой, — поясняет Преснаков. — Обкатать машину, проверить двигатель в разных режимах, работу всех систем — это все на нас, испытателях. И по ходу проверки производим доукомплектацию, регулировки.

Он говорит увлеченно. О своем деле. О ребятах из бригады.

— Мы, испытатели, как бы ставим точку в работе коллектива, выпуская машину за ворота предприятия, — продолжает Виктор. — И выходит, что в ответе за весь завод. Никто из нас не имеет права на ошибку.

В этих словах — ключ к пониманию характера Преснакова. Он и его товарищи работают по методу бригадного подряда. А это значит — один за всех и все за одного. Как бы ты сам хорошо все ни сделал, но если кто-то сработал слабо, значит на бригаду ляжет пятно. А в бригаде все разные, и по опыту, и по наклонностям. Но всех объединяет девиз: «Достиг мастерства — помоги товарищу!» Вот результат: из 15 молодых водителей-испытателей 12 — ударники коммунистического труда, у шестерых — личное клеймо. В общем, хоть и не много им лет, а мастера!

Человеку, пришедшему, как я, впервые к испытателям, кажется, что все идет само собой. Каждый знает свой маневр. Одному надо радиатор сменить — второй уже рядом, помогает. Как будто легко должно быть бригадиру. Но нет, жизнь все время задает свои задачи. Весной ушли трое в армию, на сборку встали новички. Бригадир бдительность удваивает. Запустили новую модель — работы у испытателей прибавилось. Преснаков перестановку людей производит, опытные молодым помогают, и в первую очередь это делает он, бригадир, руководитель коллектива. За это прежде всего и уважают его товарищи.

Спрашиваю: «Длинен ли был путь до бригадирства?» Отшучивается: «Целая вечность!»

...В семье Виктор родился третьим, а потом еще были шестеро братьев и сестер — всего девятеро. Дружная рабочая семья. Старшие ухаживали за младшими, помогали родителям по хозяйству. Потом школа, сельское ПТУ. В своем родном Хотимске, городке на Могилевщине, поступил на досаафовские курсы шоферов.

— За то, что получил профессию водителя и полюбил ее, благодарен ДОСААФ, — говорит Виктор. — Отсюда начался путь в армию.

На минский автозавод Преснаков пришел в 1971 году — и прямо в сборочный цех. Через год Виктор возглавил комсомольско-молодежную бригаду. Под стать бригадиру ребята поднаторели быстро. По звуку двигателя, включению передач, щелчку опускаемой кабины, другим признакам могут безошибочно определить, правильно произведена сборка или нет, есть ли дефекты и как их устранить. При норме две-три машины они испытывают за смену по четыре-пять. Когда минчане собирали юбилейный МАЗ, а к этому готовились как к празднику, чести испытать его удостоили Виктора Преснакова. Он же давал «добро» МАЗ—5335 — грузовику новой модификации. За высокие трудовые достижения 9 мая 1975 года бригаде было присвоено имя 30-летия Победы, а самому бригадиру оказали высокую честь сфотографироваться в Москве у развернутого знамени Победы.

Новым успехом встретили молодые испытатели десятую пятилетку и выполнили план ее первого года к 5 ноября.

В том же году Преснаков стал лауреатом премии Ленинского комсомола.

...Вернувшись из Москвы, он не раз выступал перед автозаводцами. Ему есть о чем рассказать. В президиуме XVIII съезда ВЛКСМ он сидел рядом с секретарем комитета комсомола ЗИЛа Евгением Кузьминым, вместе слушали проникновенные слова Генерального секретаря ЦК КПСС, Председателя Президиума Верховного Совета СССР товарища Л. И. Брежнева, обращенные к комсомольцам и молодежи, обменивались затем впечатлениями, вместе примеряли положения речи Леонида Ильича к делам своих коллективов, цеху, бригаде, лично к себе.

— Честное слово, на всю жизнь заряд получил на съезде, — говорит Виктор.

Глаза его искрятся. Я знаю, слова он не привык бросать на ветер. У него уже полно планов — в голове и на бумаге, — как еще выше поднять производительность труда, его качество, какие рационализаторские предложения внедрить по технологии сборки, а их на счету бригады не один десяток. И к мнениям водителей-испытателей прислушиваются конструкторы, инженеры-технологи, командиры производства.

Спрашиваю у начальника сборочного цеха Гармаша:

— Леонид Андреевич, какое бы наиболее характерное качество выделили вы в бригадире Преснакове? Ну, самое, самое?

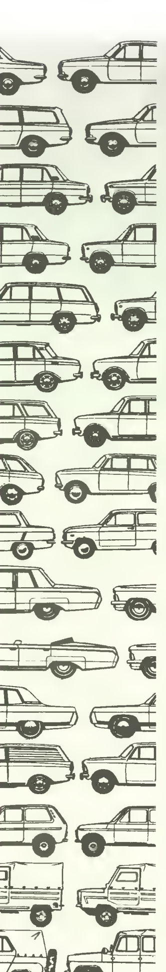
Морщит лоб, задумывается, но ненадолго.

— Делай, как я! — вот его стиль. Видно, крепка в нем армейская школа... Потом, знаете, у Виктора инженерная хватка, острое чутье на «узкие места», но главное — личный пример — «делай, как я!». Это высоко ценят ребята его бригады и вообще молодежь завода.

С. АСЛЕЗОВ
Фото А. Елисеева

г. Минск

КОНТУРЫ АВТОМОБИЛЯ 70-Х ГОДОВ



Пройдет еще немного времени, и автомобиль с поршневым двигателем внутреннего сгорания отметит столетие. Именно с ним связан переворот в машиностроении — переход к поточно-конвейерной системе изготовления сложной продукции. А как за это время изменилась конструкция самого автомобиля, ставшего продуктом массового производства во многих странах мира? Какими основными качествами — конструктивными и эксплуатационными — должен обладать современный легковой автомобиль? Каковы ближайшие перспективы развития этих качеств?

Мировой рынок, на который выбрасывается ежегодно около 31 миллиона легковых машин, представляет собой гигантское состязание множества художественных и конструкторских вариантов, количество которых ничем, кроме конкуренции, подчас не оправдано. В этом броском многообразии моделей, оплаченном из карманов миллионов покупателей, сталкиваются сотни конструктивных решений, представленных различными фирмами. Немало моделей терпит неудачи на рынке сбыта, не оправдав огромных средств и времени, затраченных на проектирование, испытания и подготовку производства. Их теснят машины, устойчивый сбыт которых, с одной стороны, отражает тенденции развития мирового автомобилестроения, а с другой — влияет на формирование национальных законодательств стран-импортеров в отношении технических требований.

Шумные ухищрения рекламы и бизнеса, щедро оплаченные мнения «экспертов», выступающих на страницах солидных журналов, не могут скрыть почерк технического рационализма и экономии ресурсов, лежащий в основе деятельности организаторов массового производства, тех, кто незримо присутствует «за занавесом» гигантского автомобильного торга. А как при таком положении обстоит дело с новыми идеями и перспективными разработками в автомобилестроении? Здесь не наблюдается «революций», сопровождающихся полной заменой принципиальных идей, лежащих в основе конструкции автомобиля.

До сих пор не сделали сколько-нибудь заметного шага к завоеванию рынков роторно-поршневые двигатели (РПД). Более того, идее инженера Ванкеля при сложившейся за рубежом конъюнктуре цен и норм на топливо нанесен заметный ущерб, так как для двигателя этого типа остается характерным повышенный расход топлива и масла.

Уже более двух десятков лет остаются «моделью будущего» газотурбинные автомобили, грозя превратиться в застарелых вундеркиндов от техники. Не наблюдается решающего прогресса и в работах над электромобилем. Если в конце прошлого века автомобиль, имеющий поршневой бензиновый двигатель, мог лишь робко конкурировать с электрическим, то в масштабах современного производства электромобиль не в состоянии вернуть свои позиции. И технические перспективы здесь пока туманны не только потому, что, как гласит ставшая традиционной фраза, «пока еще не создано источников электрической энергии, которые сделали бы электромобиль способным конкурировать с автомобилем». Дело еще и в другом.

Весь автомобильный парк мира составляет сейчас около 320 миллионов машин, а их суммарная мощность, если даже исходить из заведомо скромного расчета 35 л. с. на автомобиль, превышает 8 миллиардов киловатт. Общая же мощность всех электростанций мира составляет примерно 1,5 миллиарда киловатт, то есть в 5,5 раза меньше! Если даже всю электроэнергию мира обратить на зарядку аккумуляторных батарей для питания автомобильного парка, то ее хватит лишь на 1/7 его часть. После этого элементарного подсчета ясно, что электромобиль в массовом масштабе лишь тогда явится тем гигиеничным двигателем, который сулит выход из создавшейся угрозы состоянию окружающей среды и атмосфере крупных городов, когда будут освоены новые ресурсы электроэнергии.

Не состоялись пока предсказывавшиеся алюминиевая и пластмассовая «революции» в кузовостроении: поврежденный кузов из алюминиевого листа дорого восстанавливать сваркой в аргоновой среде, а вес, прочность, стоимость и технологические особенности пластмасс пока не создали им решающих преимуществ перед листовой сталью в массовом производстве. Однако эти материалы находят все более широкое применение в конструкции машин (капот, крышки багажника, двери, диски колес и т. д.).

Автомобильное колесо с пневматической шиной не уступило своей ведущей роли иному движителю, а транспортные средства на воздушной подушке нашли применение лишь в специфических условиях.

В общем, легковой автомобиль, как и был в начале века, остался на четырех колесах, с поршневым двигателем и шестеренной (даже при гидротрансформаторе) коробкой передач. Но как далек этот сегодняшний автомобиль от своих собратьев, катившихся по дорогам планеты в 20—30-е годы!

Неизмеримо возросли в нынешнем десятилетии удобства размещения водителя и пассажиров, состав и качество внутреннего оборудования. Благодаря развитию металлургии и технологии машиностроения резко повысилось количество и во много раз расширился ассортимент конструктивных и отделочных материалов.

Сегодняшний автомобиль должен отвечать жестким требованиям топливной экономичности. Поэтому, наряду с улучшением аэродинамики кузова, совершенствованием двигателя, снижением потерь на качение шин, в современном автомобилестроении прослеживается стремление к снижению веса. Применение литых и горячештампованных деталей из алюминиевых и магниевых сплавов — эффективный способ снижения расхода топлива, так как каждый процент сокращения веса автомобиля эквивалентен проценту экономии топлива, а каждый килограмм алюминия, использованный в конструкции машины, облегчает ее на 1,5—7,5 кг. Продолжает расширяться и применение полимерных материалов. Однако нельзя забывать, что эти материалы пока дороги. В этом и заключается причина того, что ни алюминиевая, ни пластмассовая «революции» не состоялись.

Весьма показательными в дальнейшем многостороннем улучшении конструкции автомобиля стали семидесятые годы. Многие прогнозы возможного совершенствования до 1980 года тут себя оп-

равдали. Десятилетие еще не закончилось, но уже можно дать общую оценку основным приобретениям во внешнем и внутреннем облике и рабочих качествах легкового автомобиля за этот период. Он лучше приспособился к удобному размещению водителя и пассажиров, к их психофизиологическим качествам, стал более экономичным в использовании конструктивных и эксплуатационных материалов. Наконец, автомобиль стал более безопасным при столкновениях и опрокидываниях, менее шумным и токсичным.

Наряду с традиционным силуэтом кузова получил всеобщее признание так называемый замкнутый, в котором объем багажника зрительно не выделяется ступенчатой формой, образуемой его горизонтальной крышкой и задним стеклом. Пассажирское и багажное отделения кузова при такой компоновке объединены в общий объем, ограниченный сзади стойками большого наклона, между которыми размещается пятая (или третья при двух боковых дверях) задняя дверь. Это позволяет удобно загружать большое багажное отделение. Если в начале 70-х годов такая форма силуэта делала первые шаги, то теперь она все больше находит применение в моделях особо малого и малого классов. Более того, она сейчас дополнительно обогащается элементами клиновидности — ниспадающей вперед линией капота, дверных окон и крыши, что напоминает форму спортивных моделей с их аэродинамическим эффектом «антикрыла», повышающим надежность контакта с дорогой.

Стремительность и архитектурная свежесть спортивной формы импонируют вкусу тех, кто еще не смирился с последствиями усмирения гонок на автострадах посредством ограничения скоростей. Однако, кроме преходящей угоды изменчивым вкусам, есть в этой форме и фактор конструкторского рационализма, который, очевидно, надолго оставит ее в арсенале широко применяемых средств компоновки: она дает возможность с полноценным удобством разместить на заднем сиденье пассажира высокого роста. Тем самым открывается возможность покончить с отношением к задним местам на автомобилях особо малого и малого классов как к зоне комфорта второго порядка.

Клиновидную форму силуэта начали применять даже в моделях, где он имеет ступенчатую конфигурацию, — и в моделях среднего класса, и в машинах с двигателем рабочим объемом более 2,0—2,5 л, имеющих представительский, престижный экстерьер.

Будем ожидать этот архитектурно-компоновочный прием, в оригинальной трактовке, и на наших перспективных моделях, особенно тех, где рациональным считается передний привод. Этот вид привода в текущем десятилетии продолжает завоевывать новые позиции, особенно в сочетании с поперечным расположением двигателя. В этом направлении у нас сейчас ведутся экспериментальные работы.

Автомобиль 70-х годов использует значительную долю производства стали. В ряде стран эта доля составляет 1/3 всего объема ее производства и свыше 40% холоднокатаной. Это обязывает конструкторов и технологов искать новые эффективные способы борьбы с коррозией автомобиля. В настоящее время в их распоряжении широкий ассортимент материалов и совершенных процессов для подготовки к окраске, грунтования и самой окраски, для комплексного осуществления антикоррозионной и противошумной защиты кузовов.

Успехи материаловедения и технологии, использование достижений эргономики при проектировании сделали высокий уровень комфорта и отделки одной из характерных черт легкового автомобиля 70-х годов. Это находит свое отражение в повышении удобства посадки путем применения ковшеобразных анатомических сидений с широким диапазоном регулировок, с паровоздухопроницаемыми обивками; в значительном улучшении общей обзорности и досягаемости органов управления. Вообще все мероприятия по конструированию и внутреннему оборудованию кузова преследуют сегодня две цели — комфорт и безопасность. Безусловным приобретением в арсенале конструкторских средств, испытанным на автомобильных полигонах мира и проверенным жестокой практикой аварий, стали энергоемкие передние и задние части кузовов при достаточно жесткой центральной части, внутри которой находятся водитель и пассажиры. Надежно ведущие себя во время опрокидывания и при ударах дверные замки, огнестойкие материалы, размещение бензобака в недосягаемой для ударных деформаций зоне — все эти меры пассивной безопасности, уменьшающие тяжесть аварии, вышли сегодня из стадии поисковых исследований и широко осваиваются в массовом производстве.

В числе мер активной безопасности, формирующих конструкцию современного легкового автомобиля, отметим завоевавшие всеобщее признание дисковые тормоза с двухконтурными системами привода. Интересной находкой в этой области — со второй половины 70-х годов она получает все большее распространение — является так называемое отрицательное плечо обкатки передних, управляемых колес. Этот конструкторский прием обеспечивает, например, при внезапной потере давления в шине поворот управляемых колес в сторону, противоположную той, в которую автомобиль стремится отклониться. И наконец, надо упомянуть о широком применении в целях повышения активной безопасности того же переднего привода.

Поршневые двигатели внутреннего сгорания, как уже говорилось, длительное время стабильно занимают монопольное положение в качестве источника механической энергии автомобилей. Есть все основания предположить, что в течение обозримого периода они уверенно сохранят свое практически монопольное положение в автомобильной энергетике, даже если развернутся более интенсивно работы в области других источников энергии.

Практически лишь один недостаток поршневого двигателя внутреннего сгорания начинает в настоящее время приобретать существенное (и все возрастающее по мере роста парка и его энерговооруженности) значение для дальнейшего развития автомобильной техники — токсичность отработавших газов. Сегодня эта проблема из технической переросла в социальную и носит международный характер. Во всех развитых странах мира ей уделяется серьезное внимание. Сложность снижения токсичности автомобиля даже не в его удорожании, и не в снижении надежности, а в трудности обеспечить его стабильную работу.

Отрицательное влияние практически всех известных мер, уменьшающих токсичность, на мощностные и экономические показатели предопределило серьезные трудности, с которыми столкнулись автомобилестроители во всех странах. Это привело к тому, в частности, что намеченные ранее в США на 1976 год жесткие нормативы по окиси углерода, углеводородам и окислам азота предполагается ввести с 1982 года.

Забота о чистоте окружающей среды в Советском Союзе является делом государственной важности. За последние годы наше автомобилестроение достигло такого уровня, при котором годовой выпуск легковых машин пришел к цифре 1,28 миллиона. Только восемь стран мира производят сегодня более миллиона легковых машин в год. Но лишь одна — СССР наряду с этим ежегодно делает еще 74 тысячи автобусов, строит автозаводы-гиганты, набирая высокие темпы автомобилизации. Уже появилась возможность продавать населению ежегодно в 12 раз (!) больше автомобилей, чем в 1965 году, и в шесть раз больше, чем в 1970-м. А парк легковых такси (с самым дешевым тарифом в мире) возрос с 1965 года более чем в два раза, причем платный пробег увеличился в три раза.

Нашему автомобилестроению свойственны многие мировые тенденции в развитии конструкции и технологии производства, но, как считают советские специалисты, несмотря на всю опасность загрязнения атмосферы токсичными продуктами автомобильного выхлопа, эта проблема не может у нас превратиться в национальное бедствие, так как в СССР соблюдаются необходимые пропорции в развитии индивидуального и общественного транспорта. Тем не менее борьба за «чистый воздух» у нас ведется активно, о чем читатели «За рулем» хорошо информированы.

Одной из тенденций последних лет является регламентация норм расхода топлива автомобилем в непосредственной связи с нормированием вредных компонентов отработавших газов, поскольку молекулярные соотношения, характеризующие сгорание автомобильного топлива, предопределяют прямую связь между его расходом и количеством продуктов сгорания — углекислым газом и токсичными компонентами. И если для данного двигателя известно количество углекислого газа, выделяемого на режимах проверки вредных компонентов выхлопа, то соответствующие национальные и международные нормативы, регламентирующие выброс токсичных веществ, несложным пересчетом преобразуются в нормы расхода топлива.

Иными словами: чем меньше мы расходуем топлива на одну и ту же транспортную работу, тем меньше выделяется токсичных продуктов сгорания.

Так в 70-е годы сомкнулся фронт борьбы за снижение выброса вредных компонентов и за повышение топливной экономичности машины. Это важнейший фактор, определяющий направление в развитии автомобилестроения.

В. ПЕТРУШОВ,
заместитель директора НАМИ,
доктор технических наук

А ОЧЕРЕДЬ

С каждым годом увеличивается выпуск автомобилей и мотоциклов. Все новые тысячи людей садятся и готовятся сесть за руль. Организации ДОСААФ, играющие ведущую роль в обучении водителей категорий «А» и «В», принимают меры, чтобы удовлетворить возросшие запросы населения. Но не везде дело идет так, как хотелось бы.

На этих страницах мы публикуем критическую статью из Ижевска.

Трудно, наверное, найти у нас в стране город, который мог бы сравниться с Ижевском по насыщенности мотоциклами. Они давно стали принадлежностью многих семей. На мотоциклах ездят на работу, на рыбалку, за грибами, на дачу. Ездят круглый год, в любую погоду. В последние пять-шесть лет парк личных транспортных средств стал интенсивно пополняться и автомобилями. И сейчас число автомобилей и мотоциклов, приходящихся на 1000 жителей, в нашей республике на 20% выше, чем в целом по РСФСР.

Эта приятная статистика, свидетельствующая о высоком жизненном уровне трудящихся нашей автономной республики и ее столицы, в частности, в то же время требует пристального внимания работников Государственной автомобильной инспекции. Чем больше автомобилей и мотоциклов на дорогах, тем больше возникает проблем. Одна из них — подготовка водителей. Ежегодно мы выдаем на регистрационно-экзаменационных пунктах города около двух тысяч водительских удостоверений. Большая часть тех, кто получает эти удостоверения, обучалась в школах и на курсах ДОСААФ. И это свидетельство того, как много делает оборонное Общество для подготовки водительских кадров. Мы, работники ГАИ, отчетливо, может быть, как никто другой, видим, что и качество обучения водителей повышается с каждым годом. Сами слова «выпускник автошколы ДОСААФ» звучат сегодня весомо, авторитетно. Но здесь мне бы хотелось поговорить о другом.

Известно, что всякое движение вперед открывает новые горизонты, вызывает к жизни более сложные задачи. Об этом шла речь и на II пленуме ЦК ДОСААФ СССР, где рассматривались состояние и меры по дальнейшему улучшению подготовки кадров массовых технических профессий для народного хозяйства в организациях ДОСААФ. Я хорошо знаком с решениями пленума, которые, бесспорно, послужат нашему общему делу повышения уровня подготовки водителей. На пленуме ни разу не была названа наша областная организация ДОСААФ. Критиковали других. Но и хвалили не нас. Однако все, что там говорилось, имело прямое отношение к нашей республике, к ее столице Ижевску.

Потому я считаю себя вправе в свете задач, поставленных пленумом, повести речь о тех недостатках, с которыми приходится сталкиваться в повседневной практике. Эти недостатки имеют, так сказать, количественную и качественную стороны. К первой я бы отнес неуменьшающиеся очереди желающих пройти обучение.

Казалось бы, в нашем городе, известном на всю страну своими мотоциклами и автомобилями, сеть учебных организаций, готовящих водителей транспортных средств категорий «А» и «В», должна быть мощной и разветвленной. И очередей не должно быть. Спланировать потребность, учесть, кто хочет сейчас сесть за руль, а кто лишь собирается это сделать в недалеком будущем, — не столь уж сложно. Мы считаем, это прямая задача комитетов ДОСААФ и советов общества автомотолюбителей при содействии ГАИ.

На деле же объявления о прекращении записи на курсы можно увидеть на дверях многих досаафовских организаций города.

Даже на таком крупном предприятии, как механический завод, где организация ДОСААФ давно имеет курсы по подготовке водителей при спорттехклубе, в год обучается немногим более 250 водителей. Впрочем, вот точные цифры: в 1976 году здесь было подготовлено 93 водителя автомобиля против 65 по плану и 185 мотоциклистов против 150 намеченных; в 1977 году — тех и других чуть больше. Не знаю, может быть, обком ДОСААФ эту организацию хвалит за перевыполнение плана. Но потребности-то больше! А если повысить плановые задания, то, я убежден, СТК завода не осилит их, потому что у него нет для этого достаточных условий. Единственный учебный класс, оборудованный в соответствии с требованиями, и два автомобиля — это слишком мало, чтобы говорить об удовлетворении потребностей.

Такая же картина в Первомайском районе. Комитет ДОСААФ и его спорттехклуб ютятся в полуподвале. Единственный мотоциклетный класс работает напряженно: в выходные занятия идут в две смены. А очередь не убывает, она растет не по дням, а по часам. И в основном — это молодежь! Немногим лучше положение дел в Октябрьском райкоме ДОСААФ, где курсы мотоциклистов тоже не в состоянии удовлетворить всех желающих получить водительские права.

Примеры можно продолжать. Совершенно очевидно, что ликвидировать очереди можно, лишь организовав обучение в иных масштабах и на иной основе. Мы, работники ГАИ, давно перестроили процедуру приема экзаменов по Правилам дорожного движения, взяли на вооружение технические средства, обеспечивающие бо́льшие объективность и пропускную способность. Сделали это с опережением, предвидя резкий рост числа владельцев транспорта. К сожалению, учебные организации ДОСААФ в Ижевске, да и в районах новое, передовое не внедряют в практику подготовки водителей, учебную сеть расширяют слабо, иначе говоря, отстают от требований жизни.

Все это происходит на виду у областного комитета ДОСААФ, который не проявляет должной настойчивости и не заботится об улучшении размещения учебных организаций, не ставит достаточно активно эти вопросы перед советскими органами, хозяйственниками. А,

Опубликовано в сборниках ЦК ДОСААФ

Вот уже тринадцатый год ЦК ДОСААФ СССР на общественных началах издает сборники «В помощь председателю районного и городского комитета ДОСААФ». Выходят они 25-тысячным тиражом ежеквартально. Их цель — помочь председателям комитетов, штатным работникам, активистам Общества в деле военно-патриотического воспитания трудящихся, распространения военно-технических знаний, развития прикладных видов спорта, подготовки специалистов для армии и народного хозяйства.

В четырех вышедших в прошлом году книжках, естественно, большое место отведено полувековому юбилею Общества. Так, в выпуске 1-м (40-м) опубликованы статья председателя ЦК ДОСААФ СССР маршала авиации А. И. Покрышкина, материалы в помощь нашим пропагандистам. В следующих выпусках рассказывается о VIII Всесоюзном съезде Общества, задачах, которые он поставил, и мерах по их выполнению. Напечатаны отдельные постановления президиума ЦК ДОСААФ СССР, в частности об участии организаций ДОСААФ в воспитательной работе среди несовершеннолетних, о проведении совместно с другими организациями V Всесоюзного конкурса профессионального мастерства водителей автомобилей и другие.

В сборниках читатель найдет много конкретных советов, инструктивных до-

НЕ УМЕНЬШАЕТСЯ

как известно, «под лежачий камень вода не течет».

Один из путей расширения курсовой сети, готовящей водителей, — организация спорттехклубов ДОСААФ при крупных предприятиях. Там, где число работающих невелико, целесообразно использовать, вероятно, передвижные учебные классы (о них уже писал журнал «За рулем»).

По-видимому, следует подумать и о схеме размещения курсовой сети в городе. Вряд ли, например, целесообразно создавать курсы на двух рядом расположенных предприятиях. Гораздо практичнее вводить некоторую централизацию, иметь прочную учебную базу, опытных преподавателей.

Вот мы и подошли к качественной стороне дела. Даже в ижевской автошколе ДОСААФ для обучения водителей транспортных средств категорий «А» и «В» нет, объективно говоря, нормальных условий. Стыдно признаться, в Ижевске — городе, давшем стране более пяти миллионов мотоциклов и миллион автомобилей, классы оснащены убого, не укомплектованы даже положенными агрегатами, узлами, деталями, технические средства обучения вообще отсутствуют. Это в автошколе! А на курсах? Мы зачастую вынуждены отказывать в регистрации курсов из-за того, что там нет необходимого перечня учебного оборудования. А очереди остаются. Так было, например, с СТК завода «Нефтемаш». Несколько раз мы закрывали курсы, поскольку они не отвечали требованиям нормативных документов, располагались в совершенно неподходящем помещении. Люди возмущаются, жалуются на нас. А мы, при всем к ним уважении, не можем пойти в таком случае на компромисс, ибо, в конце концов, от качества подготовки зависят здоровье и жизнь их самих, других участников движения.

Нехватка наглядных пособий — деталей, узлов, агрегатов автомобилей и мотоциклов — в городе, где их строят, более чем удивительна. И договориться с руководством предприятий, чтобы выбракованные, негодные для работы детали использовать в качестве пособия, экспоната, не представляет труда. Тут же мы сталкиваемся с еще одним фактом нерасторопности, незаинтересованности работников ДОСААФ.

Назрел вопрос о строительстве хотя бы одного автодрома. Тем более что земля для этого уже отведена. И то, что автодрома нет до сих пор даже в ижевской автошколе ДОСААФ, говорит лишь о той же инертности досаафовских руководителей, а отнюдь не об объективных трудностях. Кстати, на II пленуме ЦК ДОСААФ вопрос о создании автодромов, учебных площадок ставился очень остро. Однако положение с тех пор не изменилось. Между тем, будь у нас автодром, на нем по расписанию могли бы заниматься все. Можно было бы здесь и экзамены по вождению принимать, оборудовав его, конечно, всем необходимым, как это, например, сделано в Челябинске.

Известная истина: качество подготовки водителей зависит от уровня преподавательских кадров. И тут у нас тоже не все благополучно. Квалифицированных людей в таком «автомобильно-мотоциклетном» городе, как Ижевск, множество. Но среди них немало тех, у кого нет преподавательского умения, методических знаний. Очевидно, нужно всерьез решать вопрос и о подборе кадров преподавателей, о их подготовке и переподготовке и, конечно, о создании хороших условий.

Я затронул, вероятно, не все вопросы. Наверное, следовало бы остановиться еще и на качестве учебных автомобилей и мотоциклов, поговорить о том, как состояние учебной техники, хотим мы этого или не хотим, отражается на отношении будущих водителей к содержанию машин, и о многом другом.

Возможно, кто-то из наших местных работников ДОСААФ с обидой воспримет эту критику. Но выступить именно так меня заставило то обстоятельство, что положение в республике, ее столице в лучшую сторону меняется очень медленно. А ведь городов, подобных Ижевску, в которых учебные организации ДОСААФ испытывают те же трудности, что и у нас, найдется много. И очереди на месяцы и даже годы, и низкое качество обучения, и многое, многое другое, чего не должно быть при нынешнем размахе автомобилизации.

Б. ЦАПЛИН,
начальник ГАИ МВД Удмуртской АССР,
подполковник милиции

г. Ижевск

иументов. Среди них — о порядке использования рационализаторских предложений; о мерах безопасности при организации и проведении обучения вождению автомобиля, мотоцикла, спортивных тренировок и автомотосоревнований.

В первых двух выпусках сборников за нынешний год также напечатан ряд руководящих документов, например постановление II пленума ЦК ДОСААФ СССР «О состоянии и мерах по дальнейшему улучшению подготовки кадров массовых технических профессий для народного хозяйства в организациях ДОСААФ», а также два постановления бюро президиума: о дальнейшем улучшении политико-воспитательной работы в учебных организациях Общества и о дальнейшем развертывании социалистического соревнования в 1978 году в свете требований Письма ЦК КПСС, Совета Министров СССР, ВЦСПС и ЦК ВЛКСМ.

Многие из опубликованных материалов рассчитаны на длительное пользование и окажут несомненную помощь досаафовскому активу в его повседневных делах.

Г. ИОНОВ

Осень сгущала краски. Сергей Прокофьевич ехал по дороге, которую сам строил. Какое же это удовольствие — катить вот так по глади асфальта. Песня — да и только! А начиналась эта песня в трудные послевоенные годы. Тогда тысячи таких, как он, Сергей Агейчик, молодых парней, еще не снявших гимнастерки, меняли ставшее уже привычным оружие войны на строительные инструменты мирного времени.

Десять лет строил водитель Агейчик дорогу Брест — Минск. Начинал с бездорожья. Кончил почетным первым рейсом по новой магистрали. А на память осталось свидетельство о занесении в Книгу Почета Главдорстроя СССР...

Ложится асфальт под колеса МАЗа. Спокойно держат «баранку» чуткие руки шофера, сосредоточен взгляд. Знает он эту дорогу, как свои пять пальцев. Сейчас будет небольшой спуск, в конце его — поворот. И за ним справа высотка, так удивительно похожая на ту, в Карпатах, что носила тогда не название, а номер 340.

В созвездии героев



Большая дорога

Его артиллерийский полк наступал — а фашисты окопались и шквальным огнем из пулеметов с высоты обстреливали дорогу, не давая нашим продвинуться вперед. Капитан Леонтьев взял с собой восемнадцать бойцов — разведчиков, среди которых был и Агейчик, и отправился в тыл врага. Воины уничтожили пулеметные точки, захватили «языка» и отправили с охраной в подразделение. Когда рассвело, уничтожили на дороге несколько автомобилей и бронетранспортер противника. За эту операцию Сергей Агейчик и его боевые товарищи были удостоены орденов Красной Звезды...

Наверное, так бывает всегда: кто умел воевать — тот и на мирном поприще не станет прятаться за спины товарищей. Во всяком случае, Агейчик старался и в труде быть первым. Хозяйское отношение к делу, непримиримость к недостаткам, принципиальность отличали его и не оставались незамеченными. Его избрали депутатом городского Совета. На XXV съезде КПСС Сергей Прокофьевич достойно представлял коммунистов Белоруссии.

И когда на его груди засияла звезда Героя Социалистического Труда, это было заслуженной оценкой трудового подвига водителя.

Сейчас дорожники и мостовики Белоруссии ведут строительство и реконструкцию автомобильной дороги Москва — Брест, одной из главных трасс будущей Олимпиады. Коллектив барановичского мостостроительного района № 3 сдает в эксплуатацию свои объекты досрочно и с высокими оценками. Есть в этом и доля труда Сергея Прокофьевича Агейчика.

С. ЛИТВИНЧУК,
корр. Белрадио
Фото В. Яковенко

г. Барановичи

СДЕЛАНО В ДОСААФ

В предыдущем номере журнала было рассказано об автомобильных тренажерах, выпускаемых производственными предприятиями ДОСААФ. Здесь речь пойдет также о тренажерах, но иного рода — о тех, что служат для изучения Правил дорожного движения и автомобиля.

Выпуск таких устройств начат производственным комбинатом ДОСААФ Белорусской ССР (г. Минск, Коммунальная набережная, 1). Комплект состоит из трех самостоятельных приборов. Один из них предназначен для решения задач по проезду регулируемых перекрестков, другой — нерегулируемых, а третий — для изучения дорожных знаков.

Познакомимся с каждым из них поближе.

Тренажер для решения задач первого типа (фото 1) представляет собой электрическое табло, на лицевой стороне которого изображен перекресток.

После подключения прибора в сеть (напряжение 220 В) и включения кнопки «задача» на лицевой панели высвечиваются силуэты транспортных средств, загораются светофоры и мигают стрелки, показывающие предполагаемое направление движения по каждой полосе. Курсант, решая задачу, должен в определенной последовательности, соответствующей очередности проезда, включить тумблеры, находящиеся тут же, на лицевой стороне. Тумблер «контроль» дает возможность проверить правильность решения. Очередная ситуация создается включением кнопки «задача». Размеры прибора 750×600×175 мм. Цена — 121 рубль.

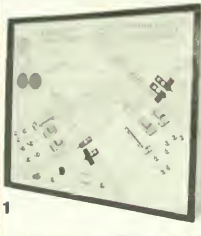
О втором приборе, предназначенном для «разводки» транспортных средств на нерегулируемом перекрестке (фото 2), много говорить не приходится — он аналогичен. Цена прибора — 170 рублей.

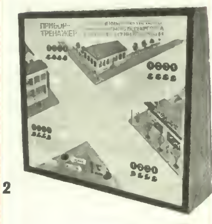
Тренажер «Дорожные знаки» (фото 3) — также электрический. Это настольный стенд. Его назначение — изучение знаков и проведение тренировок по наиболее сложным вопросам правил движения. Тренажер может работать в трех режимах: обучения, в сочетании рассказа преподавателя с показом на стенде подсвеченного знака; контроля, когда на поставленный вопрос дается ответ с включением нужного знака, указателя; самоподготовки. Цена прибора — 175 рублей.

В настоящее время на комбинате разработан и готовится к производству новый комплект тренажеров с центральным пультом на столе преподавателя. В него войдет, кроме трех названных, прибор, показывающий маневрирование транспортных средств. Ориентировочная цена нового комплекта — около 600 рублей.

О классах программированного обучения и контроля (КПО) типа «Дон» знают во многих учебных организациях, и не понаслышке. Сейчас ростовский производственный комбинат (г. Ростов-на-Дону, Буденновский пр., 76) приступил к выпуску нового варианта этого класса — «Дон-2». Класс предназначен для текущего и экзаменационного опроса одновременно 28 учеников, а также для самоподготовки обучаемых по программам-заданиям.

КПО «Дон-2» состоит из пульта «преподаватель», устройства регистрации ответов и 28 пультов «ученик», соединенных между собой электрической цепью.


1



2


3

Процесс обучения основан на принципе совпадения кода ответа, набранного на пульте «ученик», с кодом, заданным на пульте «преподаватель». Однако на КПО «Дон-2» контроль за ответами не только визуально осуществляется в процессе обучения, но и фиксируется при помощи устройства регистрации. В этот прибор вставляется особая карта, разбитая на секторы, в которых указаны номера пультов «ученик». Каждый сектор, в свою очередь, разбит на 10 «клеточек», по числу вопросов в билете. При правильном наборе ответа учеником в соответствующей ячейке карты пробивается отверстие. Анализ карт позволяет преподавателю сделать выводы о подготовленности подопечных, о том, какая тема нуждается в пояснениях. А это значит, что КПО можно пользоваться при изучении любого предмета.

Технические характеристики класса таковы: напряжение питания — 220 В; потребляемая мощность — 160 Вт; режим работы — продолжительный; количество видов обучения — 2 (экзамен, самоподготовка); количество программ-заданий — неограниченно; ориентировочная цена — 1000 рублей.

Кишиневская мастерская ЦК ДОСААФ Молдавии (г. Кишинев, пр. Кантемирова, 62) и производственная мастерская витебского обкома ДОСААФ (г. Витебск, ул. Ломоносова, 14) выпускают электрифицированные плакаты для классов по устройству автомобилей.

Комплект состоит из 8—10 схем по устройству отдельных агрегатов, узлов и систем, а также по техническому обслуживанию автомобилей. Каждая схема — это щит из древесно-волокнистой плиты с изображением того или иного узла, агрегата, покрытым полимерным составом. Управление каждой схемой автономно. При включении нужного тумблера подсвечивается та или иная деталь, тот или иной процесс. Щиты можно устанавливать на подставках или вывешивать на стенах.

Цена комплекта — 500—650 рублей, в зависимости от марки автомобиля и количества схем.

Н. ФЕДОТОВ,
главный инженер Управления ЦК ДОСААФ СССР

Сборы в Ульяновске

Со всех концов страны сюда съехались представители ЦК ДОСААФ союзных республик, краевых, областных и многих городских комитетов оборонного Общества на всесоюзные учебно-методические сборы. На этот раз они были посвящены задачам дальнейшего улучшения деятельности по подготовке кадров массовых технических профессий для народного хозяйства, намеченным II пленумом ЦК ДОСААФ.

Как известно, среди специалистов, которых готовят учебные организации оборонного Общества, 80% составляют водители всех категорий, и самое серьезное внимание на сборах было уделено обобщению передового опыта, анализу недостатков в обучении водительских кадров. Ульяновская автошкола и областной спортивно-технический клуб предоставили широкие возможности для всесторонних методических занятий.

В очередном номере «За рулем» будут опубликованы беседы с некоторыми участниками сборов.

Правофланговые

ОБЪЕДИНЕНИЕ «ЗАПОРОЖЕЦ»





●
Цех, где готовые малолитражки проходят окончательный контроль и подготовку к отгрузке.

●
Цех сборки «запорожцев». Сразу бросается в глаза необычное положение машин относительно конвейерной ленты — поперек. Оно обосновано особенностями сборки машин с задним расположением силового агрегата.

●
Модернизированный ЗАЗ—968М, выпуск которого планируется на 1979 год.

Фото Б. Корзина

Завод получил наименование «Коммунар» в 1923 году, а автомобильным стал в 1960 году, когда в его цехах развернули производство малолитражек. В 1963 году коммунаровцы отмечали вековой юбилей своего предприятия: летоисчисление его ведется с 1863 года (поначалу там делали литье и сельскохозяйственные машины).

В связи со 100-летием со дня основания запорожский автомобильный завод «Коммунар» награжден орденом Трудового Красного Знамени за заслуги в создании новых машин и оснащении народного хозяйства транспортной и сельскохозяйственной уборочной техникой. В 1965 году «Коммунар» перешел в подчинение Министерства автомобильной промышленности СССР. Этот переход сопровождался коренной реконструкцией завода: выросли новые корпуса, резко повысилась техническая оснащенность, механизация и автоматизация производства.

Сегодня «Коммунар» известен всей стране своими «запорожцами». В создании первой модели — ЗАЗ—965 — участвовали конструкторы АЗЛК и специалисты НАМИ. Проекту предшествовала большая научно-исследовательская и экспериментальная работа. В том же 1960 году были запущены в серию автомобиль с ручным управлением для инвалидов ЗАЗ—965Б, а к открытию XXIII съезда КПСС создан опытный образец новой модели ЗАЗ—966.

В 1966 году на производство был поставлен ЗАЗ—966В. Новый автомобиль отличался современной формой, бо́льшими размерами салона и багажника, увеличенной мощностью двигателя и хорошей плавностью хода. С тех пор завод постоянно совершенствует конструкцию своего автомобиля, создает новые модели и модификации. В 1971 году автолюбители познакомились с ЗАЗ—968, оснащенным более мощным двигателем. В двухдверном кузове «седан» появились более удобные, регулируемые сиденья. Серьезное внимание конструкторы уделили требованиям пассивной и активной безопасности: ввели раздельный гидравлический привод тормозов и ряд других усовершенствований.

Заслуги коллектива «Коммунара» высоко оцениваются государством: за успешное выполнение заданий девятого пятилетнего плана завод награжден орденом Октябрьской Революции.

В 1974 году был поставлен на производство ЗАЗ—968А — результат творческого содружества «Коммунара» с научно-исследовательскими и проектными институтами. При создании этой машины были учтены достижения в области технологии и решен целый ряд задач повышения эффективности производства и качества продукции. Автомобиль имеет улучшенные технико-экономические показатели, он безопаснее и комфортабельнее своих предшественников и соответствует требованиям правил безопасности Европейской Экономической Комиссии ООН, Государственным стандартам. Пробег «запорожцев» до капитального ремонта увеличился до 125 тысяч километров, а гарантийный срок — до года. Эта модель вместе с модификацией ЗАЗ—968АБ2 в канун открытия XXV съезда КПСС удостоена государственного Знака качества.

Около половины «запорожцев» выпускаются с ручным управлением разных вариантов для инвалидов. Это модели ЗАЗ—968Р, ЗАЗ—968Б2, ЗАЗ—968АБ, ЗАЗ—968АБ2, ЗАЗ—968АБ4.

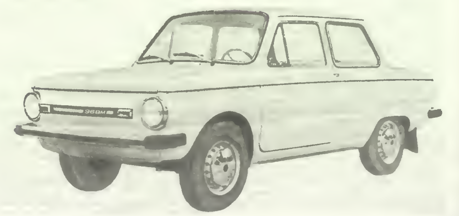
7 января 1976 года с конвейера сошел миллионный «Запорожец». С большим трудовым успехом автозаводцев поздравил Л. И. Брежнев, отметивший в своем приветствии: «Коллективом автозавода «Коммунар» проделана большая работа по развитию в стране массового производства легковых автомобилей для населения». Новый запорожский «миллионер» ожидается в 1982 году; только за десятую пятилетку будет сделано более 700 тысяч «запорожцев».

Ныне «Коммунар» — головное предприятие созданного в 1975 году автомобильного производственного объединения «Запорожец», выпускающего автомобили особо малого класса — легковые и грузопассажирские повышенной проходимости. В состав объединения входят луцкий автомобильный завод, мелитопольский моторный завод и другие специализированные предприятия. Коллектив объединения первым в автомобильной промышленности выступил с инициативой развертывания социалистического соревнования за присвоение почетного звания «Предприятие высокого качества продукции». Для «Запорожца» это означает: к концу пятилетки довести объем выпуска продукции высшей категории качества до 40%; сокращением сроков строительства и реконструкции заводов, быстрейшим освоением вводимых мощностей достичь уже в этом году выпуска 160 тысяч автомобилей, запланированных на конец пятилетки.

Среди 10 лучших объединений и предприятий автомобильной промышленности объединение «Запорожец» было удостоено права принять участие в выставке «Опыт предприятий автомобильной промышленности — победителей во Всесоюзном социалистическом соревновании» («Автопром-77»), проходившей на ВДНХ СССР.

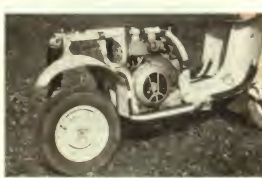
Запорожская экспозиция вызвала большой интерес у посетителей. Здесь был и модернизированный вариант базовой машины («За рулем», 1977, № 11). Его выпуск намечено развернуть в 1979 году. А в нынешнем начнется производство грузопассажирского автомобиля ЛуАЗ—969М, значительно модернизированного по сравнению с ЛуАЗ—969А.

Е. МАТВЕЕВ,
Г. КОНСТАНТИНОВ



Испытывает „За рулем“

9000 километров на «Электроне»





Наш «Электрон» привлекал внимание оригинальными очертаниями и яркой окраской.

Под легкосъемным капотом спрятаны двигатель, бензобак, заднее колесо, для снятия которого достаточно отвернуть всего четыре гайки.

Горные дороги без крутых подъемов не представляют трудности для мотороллеров.

Весной нынешнего года вятско-полянский завод, выпускающий мотороллеры «Электрон», организовал пробег протяженностью 9000 километров по маршруту Алма-Ата — Фрунзе — Ташкент — Ашхабад — Баку — Краснодар — Одесса — Кишинев — Киев — Москва — Вятские Поляны. Он был посвящен 60-летию ВЛКСМ и ставил целью пропаганду мотоциклизма, изучение спроса, условий эксплуатации, обслуживания, ремонта и, конечно, проверку работоспособности «Электрона» в разных регионах страны.

Среднеазиатскую часть маршрута проехал в числе участников автор этих строк, приглашенный в пробег как сотрудник «За рулем». Впечатлений, конечно, много. И все-таки хочу начать не с них.

Пятидесятые годы были отмечены в Европе резким повышением спроса на недорогие индивидуальные средства транспорта. Очень многие пользовались в то время двухколесными машинами, выпуск которых рос довольно быстро. Это были обычные велосипеды с моторчиком, специально приспособленные для моторчика велосипеды (названные мопедами), мотоциклы и, наконец, мотороллеры — оригинальные экипажи на двух маленьких колесах с небольшим двигателем, спрятанным под капотом.

Основное достоинство мотороллера — более удобная, чем у мотоцикла, низкая (как на стуле) посадка водителя, хорошая защищенность от встречного ветра и летящих из-под колес брызг, скрытый под сиденьем мотор. Если к этому добавить малый вес, простоту управления, достаточную маневренность и сравнительно небольшую цену, то понятно, почему мотороллеры сразу приобрели поразившую даже специалистов популярность. Их стали делать во многих странах, совершенствуя конструкцию, применяя двигатели разных кубатур (от 50 до 250 см^3). Не осталась в стороне и наша промышленность. Уже в 1957 году в Туле освоили производство мотороллера «Тула» с двигателем 200 см^3 и дина-стартером, а в городе Вятские Поляны — мотороллера «Вятка» с мотором 150 см^3 и генератором переменного тока.

Дальнейшее развитие моторных транспортных средств, в особенности сильно возросшее производство автомобилей малого класса, изменило конъюнктуру, и в последние годы интерес к мотороллеру заметно упал. В нашей же стране в некоторых районах он по-прежнему остается нужным, пользующимся спросом.

Первая модель вятско-полянского завода — «Вятка» ВП—150 имела необычную компоновку: силовой агрегат размещался возле заднего колеса, установленного, как и переднее, на консольной оси. Широкая задняя часть как бы подчеркивала городское назначение машины. Тем не менее «Вятку» приобретали многие сельские мотолюбители и эксплуатировали ее в трудных условиях. Естественно, что они не раз обращались на завод с просьбой изменить некоторые узлы и детали. Так родилась новая модель — В—150М иной внешности и с цепной передачей к заднему колесу. Позже для облегчения пуска двигателя была применена электронная система зажигания. Таким образом, мотороллер, выпускаемый ныне, сохранил от первенца разве что двигатель, да и то благодаря различным усовершенствованиям его мощность была поднята с 4,5 до 7,5 л. с. И при этом завод обеспечивает невысокую производственную стоимость машины, а ее розничная цена — всего 270 рублей — вполне доступна для молодых людей.

Внешне «Электрон» привлекателен — его очертания оригинальны и стремительны. Но, забегая вперед, скажем, что он обязательно требует яркой окраски. Ему совершенно противопоказаны тусклые цвета и их случайные сочетания, которые не привлекают покупателей. Мы не раз слышали от мотолюбителей пожелания видеть на мотороллере и больше декоративных элементов, украшающих и подчеркивающих его молодежный характер. На это, как мне кажется, производственникам стоит обратить внимание.

Двенадцать участвовавших в пробеге мотороллеров не были предварительно обкатаны и специально подготовлены. Это дало возможность проследить их поведение в довольно напряженном режиме работы, поскольку ежедневный пробег составлял 250—350 километров.

Первые 1500 километров мы шли не быстрее 60 км/ч, чтобы дать возможность приработаться деталям двигателя. Было заметно, как по мере обкатки прибавляется его мощность: с каждым днем все легче брали подъемы и быстрее разгонялись. Отрадно отметить, что перевалы, которых немало было в предгорьях Памира, мотороллеры преодолевали, не задерживая общий поток транспорта. На ровных же участках, если не было встречного ветра, колонна уверенно двигалась со скоростью 70 км/ч. О ветре приходится говорить потому, что мотороллер очень чувствителен к нему из-за большого лобового сопротивления, оказываемого щитом и водителем, и сравнительно малого запаса мощности. При среднем встречном или встречно-боковом ветре достаточно было пригнуться к рулю, чтобы скорость сразу возрастала на 5—8 км/ч. Именно такая посадка позволила нам пройти в один из ветреных дней намеченное расстояние и вовремя прибыть на место встречи. Так же, а может быть и сильнее действует попутный ветер. Благодаря ему мотороллер прибавляет 10—15 км/ч при значительной экономии бензина. Все это убеждает в том, что не стоит устанавливать на «Электроне» дополнительный ветровой щиток, если предстоит дальняя поездка. Это ответ на вопрос многих владельцев «Электрона», почему завод не комплектует им свои машины. Выпускаемые же в небольших количествах ветровые щитки предназначены для тех, кто желает приобрести комфорт, жертвуя скоростью.

Путешествие на мотороллере, движущемся со сравнительно небольшой скоростью (нет худа без добра!), не только меньше утомляет водителя, но и дает возможность острее ощущать природу, лучше рассмотреть и запомнить все, что встречается на пути. Лишний раз убедился в этом, открывая для себя множество красивейших мест, один вид которых приносит радость и поднимает настроение. Мимо них проносился когда-то, сидя под крышей автомобиля или в седле мощного мотоцикла, со скоростью, не позволяющей отвести взгляда от ленты дороги.

Суммируя свои наблюдения за машинами, отзывы владельцев «Электрона», высказанные в беседах и письмах, рас-

скажу об основных его узлах.

Двигатель. Большинству водителей, среди которых были и опытные и начинающие, в том числе две девушки, удавалось пускать его очень быстро. Бывали случаи, что из-за переобогащения смеси двигатель капризничал, однако после нескольких быстро следующих один за другим (едва педаль возвратится в исходное положение) нажимов, когда коленчатый вал не успевает остановиться и обороты его возрастают, все приходило в норму и мотор начинал работать.

Легкий пуск двигателя следует считать немалым достижением конструкторов, если учесть, что система зажигания питается не от батареи, а от генератора.

Заводские конструкторы совместно со специалистами других организаций разработали и внедрили в производство электронную систему зажигания, обеспечивающую достаточно мощную искру на свече как при малых (пусковых) оборотах коленчатого вала, так и при максимальном их значении.

Замена контактов прерывателя бесконтактным датчиком избавила владельцев мотороллера от массы неприятностей, связанных с неизбежным загрязнением контактов, располагавшихся в зоне повышенной запыленности. Больше того, новая система практически не требует регулировок в процессе эксплуатации, надежна и долговечна.

Но как ложка дегтя портит бочку меда, так одна маленькая деталь — один вышедший из строя диод в электронном блоке системы способен свести на нет все ее достоинства. К сожалению, приходится встречаться с элементами недостаточной надежности. Завод оказал бы хорошую услугу владельцам «Электрона», усилив контроль за работой смежников, поставляющих ему электронные блоки.

Важным достоинством двигателя следует считать его способность стабильно работать в различных, даже тяжелых условиях без перегрева, независимо от скорости движения и оборотов, благодаря вентилятору. Именно это его преимущество перед мотоциклом привлекает сельских мотолюбителей, вынужденных ездить с небольшой скоростью по неасфальтированным дорогам.

Как все одноцилиндровые двигатели, мотор «Электрона» создает ощутимую вибрацию в разных диапазонах оборотов. Об этом следует помнить и регулярно, особенно в первое время эксплуатации, тщательно подтягивать все болты и гайки. Прежде всего это относится к сидящим на цапфах коленчатого вала маховику генератора и муфте сцепления. Эти массивные детали способны при ослаблении посадки срезать фиксирующие их шпонки и повредить пазы на цапфах. Восстановить же поврежденный вал и дорого и сложно.

Заканчивая разговор о двигателе, отметим его хорошую приспособленность к ремонту. Разобрать и собрать его можно, не снимая с рамы и без специального инструмента, используя лишь прилагаемый к машине.

Трансмиссия. Многим мотоциклистам (не скрою, и мне тоже) переключение передач при помощи ручки представлялось менее удобным, чем посредством педали. Однако теперь я в этом не так твердо уверен. Освоить непривычную систему удается очень быстро, так что вскоре перестаешь замечать ее необычность. А для тех, у кого был мопед или «Электрон» — первая машина, это вообще незаметно. Более существенным представляется то обстоятельство, что приводится механизм переключения посредством двух тросов — элементами, как известно, требующими повышенного внимания. Их необходимо часто осматривать, смазывать и регулировать.

Передняя передача состоит из пары косозубых шестерен, не требующих ухода и практически не выходящих из строя. Задняя передача — цепная. Цепь размещена внутри рычага задней подвески, представляющего собой жесткую массивную отливку из алюминиевого сплава. Опыт эксплуатации «Электрона» показывает, что, если крышки рычага и смотрового окна поставить через герметизирующие прокладки из паронита или резины, пластика и т. п., а в полость рычага залить немного масла, цепь работает вдвое дольше, чем обычно (это предложение было опубликовано в журнале «За рулем»). Кстати замечу, что некоторые участники пробега испытывали такие прокладки и им почти не приходилось заниматься цепью. Завод сделает доброе дело, если внедрит это усовершенствование и на серийной продукции.



Ходовая часть. Передняя вилка рычажного типа, снабженная двумя амортизаторами, и задняя, маятниковая с одним амортизатором, обеспечивают мотороллеру довольно плавный ход. Правда, на новой машине подвеска кажется несколько жестковатой, но после нескольких сот километров обкатки это ощущение исчезает. Мотороллер хорошо держит дорогу, послушен в управлении. Сидеть на нем удобно.

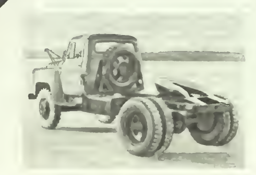
Одно из больших достоинств «Электрона» — разъемные диски колес, позволяющие легко и быстро заменить поврежденную камеру шины. Особенно удобно демонтировать заднее колесо, закрепленное на ступице полуоси четырьмя легкодоступными гайками.

Электрооборудование. В качестве источников тока на «Электроне» применены генератор переменного тока и аккумуляторная батарея ЗМТ-6, питающая лампы указателей поворота и контроля за их работой, стоп-сигнала и стояночного света. Если система зажигания выполнена на современном техническом уровне, то система освещения и сигнализации оставляет желать лучшего, как, впрочем, и у большей части наших мотоциклов, что не раз отмечал журнал. Заводы, которые выпускают комплектующие изделия для мотоциклетной промышленности, пока в долгу перед любителями двухколесного транспорта.

Заканчивая рассказ об «Электроне», хочется подчеркнуть, что он особенно удобен для небольших поездок в городе и на селе по дорогам с усовершенствованным покрытием или сухим грунтовым. На нем можно ездить в обычной одежде без риска испачкать обувь или костюм. Для дальних путешествий он тоже пригоден, если не ставить целью большой суточный пробег. Короче, «Электрон» предназначен для своего, определенного круга потребителей. При увеличении же мощности двигателя, снижении вибрации, сокращении объема обслуживания и дальнейшем повышении надежности ряда узлов и систем этот круг может быть существенно расширен.

Б. СИНЕЛЬНИКОВ,
инженер

НОВОСТИ СОБЫТИЯ ФАКТЫ



ГАЗ—52-06

Горьковский автомобильный завод в конце 1977 года изготовил первую промышленную партию, а с июня 1978 года приступил к выпуску нового седельного тягача ГАЗ—52-06. Этот автомобиль базируется на модели ГАЗ—52-04, освоенной четыре года назад. Он заменяет собой тягач ГАЗ—51П, стоявший на производстве с 1956 по 1975 гг., и рассчитан на буксировку тех же полуприцепов, в паре с которыми работал его предшественник. Полная масса прицепа, буксируемого тягачом ГАЗ—52-06, составляет 6000 кг, а всего автопоезда — 8585 кг. База и высота расположения опорной плиты в седельном устройстве такие же, как у прежнего ГАЗ—51П: соответственно 3300 и 1130 мм. По габариту ГАЗ—52-06 почти одинаков с ГАЗ—51П: длина новой машины — 4950 мм, ширина — 2165 мм, высота — 2150 мм. Скорость ГАЗ—52-06 — 60 км/ч.

«СПАСИБО», — ГОВОРЯТ АВТОМОБИЛИСТЫ

Прокол шины — всегда неприятность. Досаду вызывает не только вынужденная остановка для замены колеса (иногда в самом неподходящем месте), но и предстоящие хлопоты, связанные с ремонтом камеры. В самом деле, лишь немногие имеют гаражи и приспособления для демонтажа шин, нагреватели и материалы для вулканизации. Можно, правда, обратиться на станцию технического обслуживания, но поездки туда, оформление документов и ожидание очереди требуют времени, и немалого.

Сравнительно недавно в Москве нашли удачный выход из этого положения. В связи с интенсивным ростом числа индивидуальных автомобилей столичное объединение «Мосгоррембыттехника» организовало в нескольких своих мастерских «Металлоремонт» посты, оборудованные несложным станком для демонтажа шин и нагревателем для вулканизации камер и покрышек. Невысокая цена ремонта, а главное, оперативность (его выполняют обычно в присутствии заказчика) пришлись по душе автолюбителям. В некоторых мастерских, у станции метро «Пионерская» например, делают и статическую балансировку колеса, что в большинстве случаев обеспечивает нормальную его работу.

Не остается в накладе и производство. Количество заказов все увеличивается, и план успешно выполняется. «Мосгоррембыттехника» намечает ввести этот новый вид услуг населению во многих районах столицы. Очевидно, этот опыт заслуживает широкого распространения и в других городах.

ПРЕДЛАГАЕТ ЧЕХОСЛОВАКИЯ

Сегодня автомобили и мотоциклы заняли прочное место в списке товаров длительного пользования. Неудивительно, что на выставке «Чехословакия предлагает», которая была открыта в мае этого года на территории московского парка «Сокольники», сразу привлекали внимание «шкоды», ЯВЫ, ЧЗ.

Экспонаты этой выставки включали изделия, которые внешнеторговые организации ЧССР представляют на экспортные рынки. Посетители могли видеть малолитражки «Шкода-120ЛС» и «Шкода-105Л» («За рулем», 1976, № 10), а также хорошо известные в нашей стране мотоциклы класса 350 см³: ЯВА-634.8.00 («За рулем», 1977, № 3), ЯВА-634.8.01 с коляской «Велорекс-562» и ЧЗ-472.5.

На стендах выставки были и машины, о которых наши мотоциклисты знают еще мало. Это прежде всего «ЯВА-634-ойлмастер», мотоцикл, у которого масло к деталям двигателя поступает не в смеси с бензином, а через самостоятельную систему смазки. На одном стенде с «Ойлмастером» стоял гоночный трековый мотоцикл ЯВА-894 («За рулем», 1977, № 10) с четырехклапанной головкой. Он предназначен для спидвея и располагает 500-кубовым двигателем, развивающим мощность 60 л. с. при 9000 об/мин. Масса мотоцикла — 85,5 кг.

Наряду с машинами на выставке были широко представлены шины «Барум» с металлическим кордом, фары, поставляемые для советских «жигулей» и КамАЗов, свечи зажигания, амортизаторы, автомобильная косметика.

Один из стендов экспозиции.





ОЖИВШИЙ «РУССО-БАЛТ»

Год назад активисты рижского Клуба антикварных автомобилей (КАА) обнаружили в одной деревне «останки» пожарного «Руссо-Балта» («За рулем», 1978, № 1). При поддержке управления пожарной охраны республики группа членов клуба приступила к восстановлению уникальной машины. Э. Жангулис, В. Клинтс, Х. Осис оживили ветерана. Все сохранившиеся узлы и детали были приведены в порядок.

Немалые трудности возникли при восстановлении колес — шин размером 880×120 мм, да еще старинного, клинчерного типа теперь не найти. Поэтому на тщательно отреставрированных колесах с деревянными спицами смонтировали шины от ГАЗ—АА размером 6,50—20 дюймов (у них такой же наружный диаметр, как и у оригинальных покрышек). База автомобиля — 3340 мм, колея — 1370 мм, длина — 4580 мм.

Этот «Руссо-Балт Д24/40» 1913 года имеет порядковый номер шасси «405» (судя по цифрам на коробке передач). Двигатель, задний мост и рулевое колесо, увы, не «родные» — в такой комплектности он дошел до нас.

Сегодня переживший второе рождение «Руссо-Балт» выглядит так, словно только что выехал из ворот сборочного цеха, — сверкает латунь радиатора, горит алая краска на капоте и крыльях. Двигатель заводится с «четверти оборота» пусковой рукоятки, передачи включаются четко, исправно звонит пожарный колокол.

Дебют редкой машины (это второй по счету среди известных на сегодня «руссо-балтов») с успехом прошел в июне на выставке «Автомото-ретро», организованной КАА в столице Латвии. С осени автомобиль станет экспонатом рижского Музея пожарной техники.

Фото Я. Крета

КАМСКИЕ ГРУЗОВИКИ В СИБИРИ

Во всех концах нашей страны все чаще встречаются на дорогах грузовики Камского автомобильного завода. Не так давно обновился парк машин партией КамАЗов в грузовом автотранспортном предприятии № 2 города Улан-Удэ. Мощные автомобили будут совершать рейсы в отдаленные районы Бурятии, Иркутской и Читинской областей.

Фото В. Матвиевского (ТАСС)





Возместите ущерб

Одна из важнейших обязанностей советского человека беречь и укреплять социалистическую собственность. Гражданский долг каждого из нас — бороться с хищениями и расточительством государственного и общественного имущества, бережно относиться к народному добру. Эти положения, как известно, закреплены Конституцией СССР.

Государство доверяет трудящимся немалые материальные ценности, представляющие общественное достояние. Дорогостоящая техника, ценные грузы и в руках водителей. Их порча при авариях может нанести предприятиям значительный ущерб. Какую материальную ответственность и при каких условиях несут здесь водители? Поговорить с читателями на эту тему мы попросили В. ГУЛЯЕВА, заместителя начальника юридического отдела Государственного комитета Совета Министров СССР по труду и социальным вопросам.

Каким нормативным актом предусмотрена материальная ответственность водителя за вверенную ему технику, грузы, за ущерб в случае аварии?

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 13 июля 1976 года утверждено Положение о материальной ответственности рабочих и служащих за ущерб, причиненный предприятию, учреждению, организации. Оно распространяется и на всех работающих за рулем, за исключением колхозников, материальная ответственность которых определена уставами колхозов и относящимися к колхозам законами.

В каких случаях наступает материальная ответственность водителя? Несет ли он ее, став участником аварии не по своей вине?

Водитель обязан возместить ущерб только в том случае, если этот ущерб предприятию, где он работает, причинен по его прямой вине. Он не отвечает за последствия аварии, вызванной неправильными действиями другого участника движения. Но это не все. И в том случае, когда ваша вина установлена, вы обязаны возместить лишь прямой действительный ущерб. А к нему не относятся, скажем, убытки из-за простоя автомобиля в ремонте. Действительный ущерб включает лишь стоимость восстановительных работ, запасных частей и агрегатов, а также испорченных и недостающих грузов. С согласия администрации водитель сам может отремонтировать поврежденный автомобиль. В таком случае он освобождается от оплаты ремонта.

А как возмещается ущерб, нанесенный автомобилю и имуществу, принадлежащим другой организации?

Если водитель стал виновником дорожного происшествия при исполнении своих служебных обязанностей, то, по гражданскому законодательству, ущерб, причиненный им другим учреждениям и организациям, возмещает в полном объеме предприятие, где он работает. Оно, в свою очередь, вправе взыскать с виновного фактическую стоимость восстановительного ремонта машины и испорченных грузов в пределах, регламентируемых Положением. Когда организация, которая понесла ущерб, не взыскала его с предприятия, где работает виновник аварии, то не встает, разумеется, и вопрос о его материальной ответственности. Наконец, если ущерб другим предприятиям нанесен водителем не при исполнении им служебных обязанностей, то он сам и возмещает его в соответствии с нормами гражданского, а не трудового права.

Вы упомянули о пределах материальной ответственности. Каковы же они?

Существует два вида материальной ответственности — ограниченная и полная. В большинстве случаев применяется ограниченная материальная ответственность — в размере прямого действительного ущерба, но не более одной трети месячной тарифной ставки (оклада) водителя. Если из-за его небрежности произошла порча или уничтожение материалов, инструментов, измерительных приборов, спецодежды и других предметов, выданных для служебного пользования, возмещение фактического ущерба может составить до двух третей среднего месячного заработка водителя. При перерасходе по его вине горючего он обязан возместить стоимость 60% перерасходованного за квартал топлива вне зависимости от своего оклада или среднемесячного заработка. Однако, если установлено, что водитель не уложился в норму не по своей вине, а, например, из-за тяжелых дорожных условий или недоброкачественного ремонта двигателя, он освобождается от материальной ответственности.

В каких же случаях водитель обязан полностью возместить ущерб, причиненный по его вине? Если предприятие заключило с ним письменный договор о полной материальной ответственности за сохранность принятого для перевозки имущества либо если это имущество или ценности получены им под отчет по доверенности. Такие договоры заключаются лишь с определенными категориями водителей. Например, с совмещающими обязанности экспедитора на централизованных перевозках, с водителями такси или междугородных автобусов. В последнем случае — если им приходится продавать билеты. Договоры имеют в виду только обеспечение сохранности перевозимого имущества и денежной выручки, но не автомобиля, ответственность за который определяется общими правилами.

Полная материальная ответственность и без письменного договора наступает, когда ущерб нанесен не при исполнении водителем трудовых обязанностей или в результате уголовно наказуемых действий, независимо от того, установлены они приговором суда или постановлением следователя, прекратившим дело в связи с передачей материалов на рассмотрение товарищеского суда или по амнистии. Однако, если водитель оправдан, если дело прекращено из-за отсутствия состава преступления, никакой материальной ответственности он не несет.

Из каких же принципов исходят при определении размера причиненного ущерба?

Размер ущерба устанавливают по фактическим потерям на основании бухгалтерских данных, исходя из балансовой стоимости (себестоимости) материальных ценностей за вычетом их износа. Из этого правила законодательством предусмотрены исключения. В частности, при хищении, недостаче, умышленном уничтожении или умышленной порче материальных ценностей ущерб определяется по государственным розничным ценам. При отсутствии розничной цены в расчет берется цена, исчисленная в порядке, устанавливаемом Государственным комитетом цен Совета Министров СССР. При недостаче всех видов билетов, талонов, абонементов и других знаков, предназначенных для расчетов с населением за услуги, ущерб транспортному предприятию исчисляется из их номинальной стоимости.

Гарантией от необоснованных удержаний служит положение о том, что размер возмещаемого ущерба, причиненного по вине нескольких водителей, определяется для каждого из них по степени вины, виду и пределу материальной ответственности. Кроме того, суд может с учетом степени вины, конкретных обстоятельств и материального положения работника уменьшить размер ущерба, подлежащего возмещению. Снижение его, однако, не допускается, если речь идет о преступлении, совершенном с корыстной целью.

Каков порядок выплат в погашение ущерба?

Он установлен в соответствии со статьей 49 Основ законодательства Союза ССР и союзных республик о труде. В частности, если по закону размер возмещения ущерба не должен превышать одной трети месячной тарифной ставки (оклада) водителя, администрация вправе удержать эту сумму из заработной платы только при его письменном согласии. Когда такого согласия нет, как и в случае возмещения ущерба в полном размере, администрация должна обратиться с иском в народный суд.

Вопрос о материальной ответственности водителя администрация обязана рассмотреть в течение определенных сроков, по истечении которых она не имеет права взыскивать ущерб. Если размер возмещения не должен превышать одной трети тарифной ставки (оклада) водителя и есть на то его письменное согласие, распоряжение администрации предприятия может быть сделано не позднее двух недель со дня обнаружения ущерба. При взыскании ущерба в указанных пределах в судебном порядке (при отсутствии письменного согласия водителя) — в течение месяца со дня обнаружения ущерба. В остальных случаях срок для предъявления иска — один год со дня обнаружения ущерба.

Следует добавить, что при каждой выплате заработной платы размер удержаний в счет причиненного ущерба не может превышать 20% начисленной к выплате суммы. Если удержание проводится по нескольким исполнительным документам, общий размер его не может превышать 50% зарплаты.



О чем расскажет сам автомобиль

Редко неисправность возникает вдруг, сразу. Большая часть симптомов проявляется исподволь, и можно избежать крупных неприятностей, если научиться слушать машину. О своем опыте в определении «самочувствия» автомобиля рассказывают уже выступавшие у нас в «Клубе» инженеры О. В. ЯРЕМЕНКО и Л. С. ЛЮБАВИНА.

Исправный и правильно отрегулированный двигатель любого современного автомобиля **пускается** быстро и легко. Процесс пуска настолько упростился, что в любую погоду достаточно вставить ключ в замок зажигания и повернуть его в положение «стартер». Однако, купив новую машину, не спешите превращать этот процесс в автоматическое, бездумное действие, привыкайте наблюдать за ним. Случается, что стартер с трудом проворачивает вал, хотя залитое масло и соответствует сезону; посмотрите на включенный плафон в салоне. Если свет при заводке почти гаснет — виноват, скорее всего, аккумулятор: сильно разряжен, плох контакт на клеммах или «возрастные» изменения в банках. Менее вероятная причина — короткое замыкание обмоток стартера. Не слишком значительное изменение накала лампы плафона предупреждает: пора зачистить силовые контакты тягового реле или коллектор стартера, заменив заодно его щетки.

Бывает, что холодный двигатель, начав работать, быстро глохнет, а потом пускается с трудом. Это—следствие испарения или утечки бензина из поплавковой камеры карбюратора и топливной магистрали. В таком случае перед пуском следует подкачивать бензин в карбюратор вручную. Затруднительный пуск горячего двигателя, как правило, свидетельствует о слишком высоком уровне бензина в поплавковой камере.

На улице морось, туман, и двигатель категорически не хочет пускаться. Протрите насухо с обеих сторон крышку распределителя, наконечники и изоляторы свечей и провода высокого напряжения. Чтобы исключить это в будущем, последние можно протереть бензином и окунуть в расплавленный нефтяной воск-церезин или парафин, а затем снова протереть сухой тряпкой.

Известные тонкости кроются и в характере двигателей. «Москвичи» с карбюратором К-126Н не любят «подсоса» даже в холодное время. Мы при запуске «Москвича» любой модели не пользуемся воздушной заслонкой до температуры воздуха минус 5° С. Достаточно перед пуском три — пять раз нажать до упора на акселератор и затем заводить двигатель при слегка нажатой педали. А вот «Жигули» в мороз без воздушной заслонки не пустить.

Почему остановились! Вы едете по хорошему шоссе, в баке полно бензина, стрелки на приборах в самых благоприятных положениях — и вдруг... под капотом тишина. Когда в таких условиях двигатель глохнет сразу, не сообщив предварительно о своих намерениях «чиханием», «стрельбой» и перебоями,— виновата система зажигания или, реже, переполненный бензином карбюратор. Не пытайтесь завести двигатель, не вылезая из кабины: все чего можно этим достигнуть — «посадить» аккумулятор. Впрочем, если только вы едете не на «Жигулях», короткую попытку все же сделайте. Может так быть, что двигатель «схватит», заработает, но лишь до того момента, пока вы удерживаете ключ в крайнем правом положении, то есть пока включен стартер. Хотя пустить двигатель не удалось, зато теперь вы точно знаете виновника остановки. Это — дополнительное сопротивление катушки зажигания. Перемкнув клеммы ВК и ВКБ катушки, можно заставить двигатель на короткое время работать и отъехать в удобное место. Но не советуем рассчитывать на большее—через несколько километров неизбежно сгорит катушка зажигания, и тогда уже без буксира не обойтись. Нужно разобрать корпус сопротивления и соединить перегоревшие концы, а при случае заменить сопротивление. На «Жигулях» такая неисправность возникнуть не может — катушка зажигания у них не имеет дополнительного сопротивления.

Но зато у этих машин иногда сгорает помехоподавляющее сопротивление на роторе распределителя зажигания. Поэтому проверять наличие искры здесь следует не на центральном, а на свечном проводе распределителя. Вместо сгоревшего сопротивления временно можно установить кусок подходящей проволоки.

Разумеется, виновником внезапной остановки может быть просто случайный разрыв или замыкание цепи низкого или высокого напряжения в системе зажигания. А после дождя и просто глубокая лужа, точнее вода из нее, которая колесами забрасывается под капот и, смачивая поверхности распределителя, свечей, наконечников и проводов высокого напряжения, приводит к утечке тока из системы зажигания на «массу». Протрите эти детали досуха снаружи и, где это возможно, изнутри — и двигатель оживет. Аналогичный отказ или неожиданные рывки в работе двигателя могут обнаружиться после мойки автомобиля.

Если двигатель глохнет в жаркую погоду на тяжелой дороге или на улице, в потоке машин в час пик, когда ехать приходится с частыми остановками, — виноват в этом бензонасос: он нагревается, бензин в отстойнике закипает и образует паровую пробку (это в основном относится к старым моделям). Нужно охладить отстойник, полив его холодной водой или положив мокрую тряпку. Но с отстойником, имеющим стеклянный колпачок, будьте осторожны: он может лопнуть. Возникновение этой неисправности говорит о необходимости очистить систему охлаждения от накипи, а камеру сгорания и выхлопной коллектор — от нагара. Лучше сделать это безразборным способом при помощи известных составов.

Вообще остановка двигателя из-за системы питания не происходит внезапно. Исключение составляет заедание иглы поплавковой камеры. Определить его просто — по сильному запаху бензина под капотом, а если двигатель горячий, то по характерному шипению испаряющегося с него бензина. В такой ситуации нужно слить в какую-нибудь банку бензин из поплавковой камеры и постучать по ее верхней части деревянным или пластмассовым предметом, например ручкой отвертки. Ни в коем





случае не выливайте бензин прямо на двигатель: слишком велика опасность его воспламенения. Если эта неисправность повторится, то значит пришла пора разобрать карбюратор и устранить причину заедания иглы.

«Чихание» может быть вызвано только системой питания: засорением бензонасоса, неисправностью бензонасоса, загрязнением или засмолением карбюратора или низким уровнем бензина в поплавковой камере.

Когда при большой частоте вращения двигатель работает хорошо, при средней начинается «чихание», а на холостом ходу он глохнет, то это означает засорение жиклера холостого хода. Если на холостых оборотах все идет нормально, попробуйте проехать «на ускорительном насосе», быстро нажимая, но не полностью отпуская, педаль акселератора, и вы сразу узнаете, в чем дело: засорен карбюратор — машина устремится вперед, не в порядке бензопровод или бензонасос — двигатель заглохнет.

«Стрельба» в глушителе вызывается, как правило, системой зажигания, хотя неполадки ее не всегда так громко заявляют о себе.

Бывает, что перебои в работе двигателя возникают при торможении, на поворотах, на неровной дороге. Причина — малый зазор в прерывателе, ослабло крепление распределителя зажигания на двигателе, проводов на клеммах цепи низкого напряжения или, что случается с замками зажигания, объединенными с механизмом запирания руля, нарушилась работа контактной группы.

Перебои двигателя, возникающие при длительном непрерывном движении с большой скоростью, иногда исчезают после замены свечей.

Угрожающие, предупреждающие, раздражающие. Так можно условно классифицировать **шумы**, возникающие при движении.

Угрожающие шумы предшествуют крупным неприятностям. Если при медленном трогании услышите скрип или ритмичное постукивание, обязательно остановитесь и проверьте затяжку колесных гаек или болтов.

Несильный удар или глухой стук при повороте руля на малой скорости свидетельствует об ослаблении крепления колонки, затяжки ее подшипников или рулевой сошки, об увеличении зазора в рулевом механизме или люфте в шарнирах тяг.

Удар, слышный при боковом наезде на препятствие, — сигнал о возможном люфте в подшипниках передних колес. Глухой стук при торможении появляется в результате ослабления затяжки болтов, крепящих тормозные щиты, или возникновения люфта в шарнирах передней подвески.

Услышав стук при каждом нажатии и отпускании педали акселератора, проверьте крепление двигателя, коробки передач к двигателю, затяжку фланца кардана, крепление продольных реактивных штанг (на «жигулях») или затяжку стремянок рессор.

Все перечисленные дефекты, как вы понимаете, требуют немедленного устранения.

Звуки предупреждающие указывают на возникновение неисправности, не грозящей аварией, но неприятной для автомобиля.

Скажем, при выжиме сцепления слышен свист или шипение — износился и требует замены выжимной подшипник.

Скрип на небольшой скорости в такт неровностям дороги, пропадающий в дождливую погоду, свидетельствует об ослаблении затяжки сайлент-блоков передней подвески или рессорных втулок, а похрустывание — об износе сайлент-блоков. Слышен стук при проезде плавных неровностей дороги — ослаблено крепление амортизаторов, а общий сильный неприятный шум при переезде через рельсы или колдобины — нужно менять шарниры подвески.

Наконец, раздражающие звуки. Они не представляют никакой угрозы автомобилю, но из-за них водитель может потерять необходимое для безопасной езды душевное равновесие.

Как-то на протяжении почти двухсот километров нас выводил из себя сильный треск, возникавший под приборным щитком при проезде неровностей. Заглядывали туда, пытались подтягивать все что можно, но треск продолжался. Езда превратилась в муку. А причина оказалась до смешного простой — в пластмассовой пепельнице лежали завернутые в тряпочку запасные колпачки вентилей, гайки, винтики. От тряски тряпочка сбилась в сторону, и вся эта мелочь гремела, ударяясь о пепельницу.

Как лучше различить появившийся шум? Полезно прослушать машину в тихом узком асфальтированном переулке. Опустите с обеих сторон стекла, разгонитесь до 25—30 км/ч, выключите передачу и зажигание, катитесь и слушайте.

Звук, похожий на тиканье более частое, чем обороты колес, может быть следствием начавшегося разрушения подшипников ступиц. Тиканье с частотой вращения колес издает застрявший в протекторе камешек или воткнувшийся в покрышку гвоздь. Скребущий звук может возникнуть, если лопнула стяжная пружина тормозных колодок, разрушился подшипник ступицы колеса. При сильно разрушенном подшипнике звук такой, как будто машина катится по щебню. Пришлепывание говорит о неравномерном износе протекторов, звон при проезде трещин в асфальте — о разболтанности колпаков. Иногда при легком торможении раздается скрип с частотой вращения колес. Этот звук практически безвреден. Обычно он возникает после расточки тормозных барабанов или после того, как их поменяют местами. Его происхождение обязано эксцентриситету между опорной и рабочей поверхностями барабана, что заставляет тормозные колодки «ерзать» по упорам. Сильный эксцентриситет может привести к преждевременному износу манжет и поршней рабочих тормозных цилиндров.

Шумы очень разнообразны, все их здесь даже не перечислить, но надо взять себе за правило: ни один шум не оставлять без внимания.

Когда машина катится. Если углы развала отрегулированы правильно, при движении по ровной, без бокового уклона дороге автомобиль идет прямо (можно отпустить руль). Машину начинает тянуть в сторону, если давление воздуха в передних колесах неодинаково. Проще, почувствовав, что автомобиль нужно удерживать на дороге, прилагая некоторые усилия, проверить, не упало ли давление в переднем колесе с той стороны, куда тянет машину.

Прокол заднего колеса можно почувствовать не сразу, но по мере падения давления в шине автомобиль начинает вести себя, словно лодка, — даже при плавных поворотах его как бы заносит. Причиной увода может стать поломка стяжной пружины тормозных колодок. «Рыскание» в сторону при торможении, если до этого не мыли машину снизу и не переезжали глубокой лужи, означает, что дал течь тормозной цилиндр переднего колеса (это справедливо только для барабанных тормозов).

Резкое возникновение дисбаланса у переднего колеса (на ходу это может случиться из-за отслаивания протектора, разрыва корда, образования «шишки») вызывает дрожание рулевого колеса при скорости, близкой к 60 км/ч и выше. Положение очень опасное. Нужно немедленно остановиться и тщательно осмотреть передние колеса. Дрожать руль может и в результате плохой балансировки передних колес, и при деформации диска, и при значительном износе деталей привода рулевого управления и подвески.

Бывает, что автомобиль вел себя прекрасно, потом как-то незаметно появилась легкая вибрация в задней части на скорости 60—80 км/ч. Изо дня в день вибрация усиливается, и вот вы уже не решаетесь ездить по городу с разрешенной скоростью. Часто вибрация исчезает после того, как подтянешь гайку хвостовика главной передачи, к которому крепится фланец карданного вала. Но это может быть и сигнал об изношенных шарнирах вала.

Как машина катится. Убедиться в исправности и правильности регулировки агрегатов ходовой части автомобиля можно, проверив его способность свободно катиться. Хороший накат означает многое — в порядке схождение передних колес, ни одна из тормозных колодок не трет о диск или барабан, подшипники ступиц передних колес не перетянуты, давление воздуха в шинах не ниже нормы, в заднем мосту есть масло, зацепление шестерен главной передачи нормальное. Если хотя бы одно из перечисленных условий не выполняется — хорошего наката не будет.

Проверить его можно двояким образом. Первый способ: на ровном участке хорошей асфальтированной сухой дороги разогнаться до 50 км/ч, затем выключить передачу и двигатель и дать автомобилю катиться до полной остановки. Второй способ: на уклоне, переходящем в горизонтальный участок, снять машину с тормоза и не мешать ей разгоняться и катиться до полной остановки. В обоих случаях нужно измерить проходимый путь. Заметим, что второй способ более точен и нагляден для сравнения результатов, полученных до и после соответствующих регулировок.

Проверять накат нужно, естественно, в одном и том же месте, при одинаковой нагрузке, при закрытых окнах, в безветренную погоду, после того как проедете километров десять, чтобы разогрелось масло в заднем мосту и коробке передач.

«Эталонный» путь, проходимый накатом, следует установить для автомобиля после того, как он прошел обкатку не менее 2—4 тысяч километров, после проверки углов установки колес, давления в шинах и т. д. Для «жигулей» и «москвичей» последних моделей хорошим следует считать накат, начатый со скорости 50 км/ч, не менее 450 м.

Рисунки В. Бланимана

14 ответов на вопросы

Грузопассажирские машины луцкого завода пока еще мало знакомы автолюбителям. Их производство начато сравнительно недавно, а в индивидуальном пользовании находится всего несколько тысяч. Но, несмотря на это, редакционная почта регулярно приносит письма с вопросами от владельцев луцких джипов. Они, естественно, касаются устройства, эксплуатации, гарантийного ремонта. Мы попросили ответить на них начальника отдела технического контроля ЛуАЗа А. М. МИЩЕНКО и главного конструктора завода Л. С. ПЕРЕЛЯ. Напомним, что описание ЛуАЗов было опубликовано в журнале: модели «969» — в № 3 за 1974 год, а «969А» — в № 10 за 1975 год. Попутно отметим и вышедшие в последнее время каталог деталей автомобиля (издательство «Реклама», Киев, 1977) и цветные плакаты по устройству машины (издательство «Транспорт», Москва, 1976), в которых владельцы ЛуАЗов найдут много интересующих их сведений.

В письмах читателей часто встречается вопрос (его задают В. Алексеичев из Киева, А. Петрунин из Ивановской области, Я. Сердюк из Полтавы и другие) о надежности автомобиля. Он естествен, поскольку ЛуАЗ—969А смогли оценить в длительной эксплуатации еще не многие автомобилисты.

Высокие надежность и проходимость ЛуАЗ—969А были продемонстрированы во время пробега группы автолюбителей из Петропавловска-Камчатского по маршруту Луцк—Владивосток протяженностью 15 тысяч километров. Участники пробега, стартовавшего в конце 1976 года, шли по трудным дорогам Забайкалья, через пустыни и горные перевалы Средней Азии. Часть маршрута пролегла по бездорожью. И в столь сложных условиях автомобили зарекомендовали себя надежными.

Немаловажное значение для безупречной работы машины имеет своевременное ее обслуживание. Пока сервис ЛуАЗов, как считают наши читатели, развит слабо. Н. Харциев из Краснодарского края просит в связи с этим сообщить, какие предпринимаются меры, чтобы изменить положение к лучшему.

Заводом заключены договоры на гарантийное обслуживание машины ЛуАЗ—969 со станциями технического обслуживания в Алма-Ате, Бельцах, Горьком, Запорожье, Киеве, Краснодаре, Куйбышеве, Ленинграде, Москве, Луцке, Минске, Саратове, Тбилиси, Уфе, Хабаровске, Харькове. Принимаются меры и по расширению сети гарантийного обслуживания в районах Средней Азии и Подмосковье, а также по улучшению снабжения гарантийных пунктов запасными частями.

Что касается технологических карт на ремонт и прейскуранта цен на техническое обслуживание, то они сейчас разрабатываются.

А как обстоит дело с приобретением запасных частей? Этим вопросом, в частности, интересуется В. Зелепукин из Алтайского края.

Запасные части завод поставляет на базы всесоюзного объединения «Сельхозтехника» (для государственных машин) и в розничную торговую сеть, куда и следует обращаться.

Пожалуй, наиболее часто встречается вопрос, как заменить 30-сильный двигатель ЛуАЗ—969 40-сильным. Он волнует А. Рурского из Павлодарской области, Н. Хайретдинова из Корткеросского района Коми АССР и ряд других читателей.

Поскольку у ЛуАЗ—969А одновременно с установкой 40-сильного двигателя подверглись конструктивным изменениям картер сцепления, детали рулевого управления, щит передка с отопителем, воздушный фильтр, поддон двигателя, выпускная система, колесные редукторы, то замена 30-сильного двигателя повлечет за собой довольно серьезные переделки. В кустарных условиях их выполнить весьма сложно, и заменить прежний двигатель более мощным своими силами невозможно.

То, что двигатель с воздушным охлаждением, будь он 30-сильным или 40-сильным, работает шумно, это известно. А что делает завод, — спрашивает В. Шигарев из Омской области, — по снижению уровня шума других агрегатов, и прежде всего трансмиссии?

За последние четыре года завод вместе с НАМИ провел большие экспериментальные работы в этом направлении. Мы принимаем меры по дальнейшему снижению шумности. Так, ввели алмазное хонингование зубьев колесных редукторов, систему выпуска с пониженным уровнем шума, менее шумные шины модели ИВ-167.

Подчас владельцы ЛуАЗов сетуют не только на шумную работу агрегатов. П. Капралов из Саратовской области жалуется, что на его машине «просели» торсионы подвески, и в связи с этим хочет узнать, какой должна быть оптимальная величина зазора между резиновым буфером подвески и площадкой на рычаге подвески, в которую упирается буфер.

Этот зазор составляет для снаряженного автомобиля 13—18 мм (передняя подвеска) и 23—28 мм (задняя подвеска). В ходе эксплуатации в торсионах могут возникнуть остаточные деформации, и величина зазоров станет меньше приведенных данных. Это недопустимо.

Что делать в таком случае? Рекомендуем переставить торсионы. Поскольку подвеска с таким упругим элементом на отечественных автомобилях редкость, поясним подробнее, как выполнять перестановку.

Сначала надо поднять машину на домкрате, потом отсоединить полуось от вилки карданного шарнира у колеса. Затем следует вдвинуть полуось в дифференциал и скрепить ее с кузовом. Далее, отсоединив амортизатор от рычага подвески, отвернуть болты, фиксирующие торсион во втулках оси и рычага подвески. После этого уже ничто не мешает извлечь торсион. Делают это посредством болта, ввернутого предварительно в специальное отверстие в торсионе.

После всего этого расположим рычаг подвески таким образом, чтобы установленная на нем ось пальца для ограничителя хода колеса оказалась примерно на 10—15 мм ниже ограничителя. Тогда, медленно поворачивая торсион относительно оси, вставим его в шлицы втулок оси и рычага. А чтобы шлицы совпали, можно одновременно с торсионом немного (на 1—2°) повернуть и рычаг подвески.

Установив на место торсион, опустим автомобиль и проверим величину зазора между буфером и его опорой на рычаге. Если она лежит в допустимых границах — поставим все детали на место и затянем крепежные соединения.

У Н. Чумаченко из Волгоградской области просьба менее сложная с технической точки зрения. Он озадачен внезапным выходом из строя резинового защитного чехла дифференциала и хочет выяснить, как своевременно обнаружить эту неисправность.

Антифриз

Многие читатели просят рассказать об охлаждающей жидкости ТОСОЛ, применяемой в системе охлаждения двигателей ВАЗ и других марок.

Что это за жидкость, можно ли ее приготовить в домашних условиях, как ею пользоваться, чем заменить? Предлагаем ответы на эти вопросы, полученные с Волжского автозавода, из Всесоюзного государственного хозрасчетного объединения по производству товаров бытовой химии — «Союзбытхим» и с завода—изготовителя ТОСОЛа.

Всем автомобилистам знакомо слово «антифриз», образованное от английского «фриз» (замерзать) и приставки «анти» (против). В современном понятии незамерзающие жидкости (антифризы) — это растворы различных спиртов, солей и других соединений в воде.

Отечественная промышленность выпускает несколько марок антифризов, разделенных по температуре кристаллизации на две группы — «40» и «65». Все они изготовлены на основе этиленгликоля (двухатомного спирта) с добавлением различных антикоррозионных, антивспенивающих, моющих и других присадок. Самый сложный по составу — ТОСОЛ-А, обладающий наиболее высокими эксплуатационными показателями. Благодаря этому на ВАЗе им заправляют двигатели всех машин, и заводские конструкторы не рекомендуют заменять его антифризами других марок или смешивать с ним.

Технологический процесс изготовления ТОСОЛа-А предусматривает последовательное введение присадок в этиленгликоль, растворенный в дистиллированной воде, а затем тонкую фильтрацию на намывном фильтре с перлитом. Готовый продукт обязательно проходит анализ, определяющий коррозионное воздействие на различные металлы, вспениваемость, набухаемость резин и т. д. Изготовить ТОСОЛ-А и проверить его качество в домашних условиях, как предлагают некоторые читатели, невозможно.

ТОСОЛ выпускается в трех видах: концентрат ТОСОЛ-А и два его водных раствора, готовых к употреблению, — ТОСОЛ-А40 и ТОСОЛ-А65. В любом виде он должен быть прозрачным. В прежние годы он имел оттенки от светло-желтого до зеленоватого. Когда же практика показала, что следить за уровнем такой жидкости, находящейся в расширительном бачке, не очень удобно, стали вводить в состав жидкостей нейтральный краситель, придающий концентрату и ТОСОЛу-А40 голубой цвет, а ТОСОЛу А65 — красный.

Эксплуатационные свойства окрашенного и неокрашенного ТОСОЛа одной концентрации одинаковы и при смешивании не изменяются. При самостоятельном составлении раствора из концентрата ТОСОЛа-А следует пользоваться таблицей 1.

Волжский автозавод ограничивает срок службы ТОСОЛа, заливаемого в двигатель. Объясняется это тем, что присадки с течением времени подвержены самопроизвольному распаду. Концентрация их снижается, ухудшая соответствующие свойства антифриза.

Опытным путем установлено, что он надежно работает два года, а при интен-

по луцким джипам

Разрывы чехла происходят обычно после длительной стоянки машины или после езды в холодное время по замерзающей грязи. Чехол «прихватывает», и при трогание с места он рвется. Поэтому рекомендуем перед выездом проверять от руки легкость вращения полшипников полуоси.

Тот же тов. Чумаченко спрашивает, отражается ли на долговечности автомобиля езда по асфальтированным дорогам с включенным приводом заднего моста и заблокированным дифференциалом.

Да, долговечность узлов трансмиссии при постоянной езде по шоссе с включенным задним мостом уменьшается, так как в них появляются дополнительные нагрузки. При гололеде или дожде, то есть когда дорога скользкая, привод на задние колеса включать полезно — четыре ведущих колеса уменьшают вероятность заноса. А в общем, отвлекаясь от этого случая, привод на все колеса нужен только при езде по труднопроходимым дорогам. Блокировать же дифференциал рекомендуется исключительно в тяжелых дорожных условиях.

Поскольку речь зашла о приводе и колесах, остановимся на просьбе В. Долина из г. Хотьково Московской области разъяснить, почему у всех джипов в приводе к передним колесам применяют шариковые шарниры равных угловых скоростей, а на ЛуАЗ—969А — простые карданные.

Шарниры равных угловых скоростей (шариковые, сухариковые, с двойным карданом) в приводе передних ведущих колес необходимы легковым автомобилям, которые работают на дорогах с твердым покрытием. В этих условиях сцепление колес с дорогой довольно высоко и пробуксовка колес минимальна. Пару трения «шина—дорога» можно ведь рассматривать как своего рода фрикционную муфту. На шоссе она работает с большим запасом, а на грунте, снеге, песке, где сцепление хуже, проскальзывает, предохраняя от излишних внутренних нагрузок детали привода колес, в частности шарниры равных угловых скоростей.

Практика подтвердила этот вывод. Джипы, рассчитанные главным образом на грунты с плохим коэффициентом сцепления, можно эксплуатировать с обычными карданными шарнирами в приводе передних колес. Вспомним, в годы Великой Отечественной войны отдельные партии «виллисов» были оснащены как раз обычными карданными шарнирами вместо шариковых. Некоторые автохозяйства заменяют на ГАЗ—69 вышедшие из строя шариковые шарниры простыми карданными сочленениями. Исследования в этой области («За рулем», 1968, № 4) показали, что такая замена допустима.

Поэтому едва ли оправданы опасения в долговечности шарниров в приводе передних колес на ЛуАЗ—969А.

А каков вообще моторесурс силового агрегата, редуктора заднего моста, колесных редукторов ЛуАЗ—969А до первого капитального ремонта? — интересуется О. Пуртов из Бердска.

Перечисленные в вопросе агрегаты и узлы ЛуАЗ—969А должны прослужить до первого капитального ремонта не менее 50 тысяч километров, если, конечно, строго соблюдается порядок эксплуатации и обслуживания машины.

Ф. Томкин из Винницкой области, В. Зелепукин из Алтайского края, некоторые другие владельцы ЛуАЗов интересуются, как изменить количество топлива, подаваемого в отопитель.

Чтобы увеличить количество бензина, подаваемого в отопитель, следует поднять уровень топлива в поплавковой камере регулятора подачи, уменьшить— поступить наоборот. Эту операцию советуем провести на ближайшей СТО.

П. Капралов из Саратовской области хочет узнать, допустимо ли заправлять коробку передач ЛуАЗ—969А «жигулевским» маслом.

Да, в коробке передач можно использовать масло ТАД-17 или ТАД-17И.

И еще один практический вопрос — его задает В. Зелепукин: чем нужно пропитывать ткань тента, чтобы повысить срок службы?

Пропитывать ткань тента никакими составами не следует. Срок его службы достаточен для пробега машины до первого капитального ремонта (75 000 километров). Он так и рассчитан, чтобы заменить тент при ремонте.

Многие письма содержат просьбу рассказать о новой модели луцкого джипа, в частности такой вопрос задает И. Баранов со станции Сусанино Ленинградской области.

Автомобиль ЛуАЗ—969М представляет собой дальнейшую модернизацию модели ЛуАЗ—969А. В его конструкции учтены многие пожелания и рекомендации владельцев луцких машин, устранены отдельные недостатки. В нынешнем году завод приступает к выпуску ЛуАЗ—969М (подробный материал об этой машине будет помещен в одном из ближайших номеров журнала — ред.).

В дополнение к ответам заводских работников считаем нужным обратить внимание на следующее.

Владельцы ЛуАЗов, находящихся в личном пользовании, запчасти для своих машин, как и для любого другого личного автомобиля, могут приобрести только в специализированных автомагазинах и магазинах, находящихся на СТО. Организации «Сельхозтехники» обслуживают лишь государственные машины. Ни редакция, ни завод-изготовитель не получают сведений о наличии в продаже в данный момент тех или иных запчастей или каких-либо других автомобильных товаров. Необходимые справки на этот счет надо наводить в торгующих организациях.

Несколько слов относительно применяемых масел. Силовые агрегаты на автомобилях ЗАЗ и ЛуАЗ во многом схожи по конструкции. И для их эксплуатации требуются одинаковые моторные масла. Целесообразно напомнить их марки: всесезонные М-10ГИ, М-8В₁, М-8Б₁У, АС-8; летние М-12ГИ, М-12Г₁; зимние М-8ГИ, М-8Г₁. О том, каким из них отдать предпочтение, как часто заменять, мы подробно рассказали на 157-м заседании «Клуба» («...Чтобы «ходить», «За рулем», 1977, № 8).

Общеизвестно, что для правильной эксплуатации автомобиля его владельцу нужна техническая литература. Ее можно заказать в магазинах «Книга—почтой» (их адреса публиковались в № 10, 11, 12 журнала за 1974 год). Но она, как правило, на прилавках долго не залеживается. Особенно это относится к каталогам деталей автомобилей, цветным плакатам по устройству. «Книга—почтой» нужное издание, естественно, вышлет только в том случае, если оно есть в продаже. Не удастся достать книгу — не отчаивайтесь. В каждом городе, селе, поселке есть библиотеки, читальни, они могут при необходимости сделать заказ в межбиблиотечном абонементе.

ТОСОЛ-А

сивной эксплуатации — в течение 60 000 километров пробега. Возможность дальнейшего использования ТОСОЛа можно определить только лабораторным путем.

При хранении в темном прохладном (не ниже —10° С) месте в ненарушенной заводской герметичной упаковке антифриз этой марки не теряет своих качеств в течение двух лет.

Характерным показателем любого антифриза, определяющим температуру кристаллизации, является его плотность, то есть вес одного кубического сантиметра продукта. Ее можно замерить при помощи ареометра или взвешиванием точно отмеренного объема 1000 см³ жидкости.

Эксплуатационная плотность антифриза ТОСОЛ-А40 при 20° С находится в пределах 1,078—1,085 г/см³, ТОСОЛ-А65 — 1,085—1,095 г/см³.

Соотношение между плотностью, температурой кристаллизации антифриза и концентрацией этиленгликоля в нем, с достаточной точностью удовлетворяющее все марки антифризов, приведено в таблице 2.

При пониженной плотности антифриза в него добавляют концентрат ТОСОЛа (можно долить и ТОСОЛ-А65, но его потребуется несколько больше). При повышенной — добавляют дистиллированную или кипяченую воду.

Автомобилисты, пользующиеся ТОСОЛом или другими антифризами, должны знать, что этиленгликоль и его водные растворы ядовиты для человека. Отравляющее действие их проявляется только при попадании в желудочно-кишечный тракт. Поэтому для работы с антифризом специальные меры защиты кожи и дыхательных путей не нужны. Но по окончании работ руки надо тщательно вымыть.

ТАБЛИЦА 1

Весовое соотношение (в скобках — объемное для ТОСОЛа-А65 и ТОСОЛа-А40), %		Температура кристаллизации, не ниже 0° С
ТОСОЛ-А	дистиллированная вода	
100	0	21,5
80	20	45
70	30	49
65 (62)	35 (38)	65
60	40	52
56 (53)	44 (47)	40
50	50	35,3
40	60	24

ТАБЛИЦА 2

Концентрация этиленгликоля, %	Плотность, г/см³	Температура кристаллизации, ° С
26,4	1,034	—10
36,4	1,051	—20
45,6	1,063	—30
52,6	1,071	—40
58,0	1,078	—50
63,1	1,083	—60
65,3	1,086	—65
72,1	1,092	—60
78,4	1,098	—50
85,4	1,104	—40
93,0	1,110	—30
97,8	1,112	—20

Страничка мотоциклиста



Шины и колеса

Вряд лн нвйдется мотоцнклист, который не звмечал бы такне явлення, квк нерввномерный нзнос шнн по окружностн, когдв в одном месте рнсунок протектора почтн стерт, а с протнвоположной от осн стороны — будто новый; внбрация руля, совпвдающая с твктом врвщення колеса; стрвнный «жввкающнй» звук, нздаваемый шнной, особеино хорошо рвзличнмый нв мокром асфвльте; иеуверенное, неустойчивое движение мотоцнкла, глввным обрвзом нв повороте. Но не все знают, что прнчнной этих непрнятностей является в большннстве случвев иеурввиовешенность колеса относнтельно осн врвщения нлн продольной плоскостн его симметрни (соответственно статическнй н динвмнческий днсбалвис). Днсбвлвнс проявляется тем снльиее, чем выше скорость, н, вероятно, поэтому миогие мотоциклнсты не звмечают его.

Между тем ствтическнй днсбаланс легко обнаружнть, еслн звжать ось креплеиия колесв в тискн н несколько раз рвскрутнть его. Большая часть колес оствиввливается в одном н том же положенин: вентнль квмеры вннзу, как свмое тяжелое место колесв. Еслн шнна былв смонтнрована прввнльно — самое легкое ее место, отмеченное краскоЙ, находнлось у вентнля — днсбалвнс, по всей вероятностн, невелнк. А уж если шиину смоитировали иаоборот, то неурввновешенность может оказвться значнтельной. В какой-то мере об этом можно суднть по характеру вращеиия колесв на оси — при мвлом днсбалансе оно вращется «леннвее». Хорошо сбвлвнснрованное колесо останавливается каждый раз в нном положеини.

Что же делать, еслн обнвружен днсбвлвнс? Нанболее чвсто он обусловлен неудачным монтвжом шнны на ободе. Здесь может быть несколько случаев. Об одном («легкое место» не у вентнля) мы уже сквзвлн. Другие: шнна посаженв на обод с большнм раднальным биеннем — некоицентрнчно с ободом; чвсть квмеры звщемленв между бортом покрышкн н ободом; камера внутри покрышкн не рвспрввлена, нмеет складкн нли скручена. Рецепт ясен: правнльно смонтируйте шнну. Рвзумеется, свм снловой набор колесв — барабан, плюс спицы, плюс обод — нмеет квкой-то собственный днсбаланс, но его велнчнна на нспрввном колесе обычно очень мвла. Еслн же колесо деформнровано н снльио бьет в раднвльиом нлн осевом направленнях, то не нзбежвть серьезного ремонтв.

Поврежденный обод лучше всего заменнть совершенно новым, то есть перетянуть колесо. Мехвннкам н опытным мотоцнклнстам удается получать в этнх случаях отлнчные результаты — бнение обода не превышвет 0,5 мм! Все знают, как делать, но умеют единнцы. Этв работа требует аккуратностн, терпення и соображеиня — спнц-то 36 штук, все онн механнческн связаны, поэтому натяженне однх влняет на другне. Нужио добнться, чтобы все спицы былн не только одинаковой длнны, но н в равной степенн натянуты, так что, если вы этнм делом заинмаетесь впервые, не отчвнввйтесь, когда не сразу все получнтся ндевльно.

Но вот правнльнвя геометрня колеса восстановлена, а днсбаланс все же остался. Как быть?

Вндимо, здесь виноввта сама шнна: ее масса неравномерно рвспределена по окружиостн. Еднственный выход — ствтнческая балвнснровка колеса. Она не составляет сложностн даже в «домашннх» условнях. Нвдеввем колесо нв ось, которую горнзонтвльно крепим в тнсквх. Наматываем на спнцы в «легком месте» (вверху) полоскн свннцв, устрвняя дисбвлвнс. Рввновесие колеса должно ствть безразличиым, то есть оно должно оствнавлнвваться в рвзных положениях. Предпочтнтельно рвсполагать свннцовые грузнкн на двух спнцвх — одной справа, одной слева. Теперь можно обмотвть нх нзоляционной лентой, чтобы не потерялнсь, н ездить. Кого-то это может не устронть — некрасиво. Тогда давайте поступнм так: спнцы, на которых уствиавлнваются грузы, отметим краской, полоскн свннца снимем н, изготовнв нз алюминня подходящую формочку, отольем в нее грузы. Рвзмер формы должен быть такой, чтобы толщнна грузика была не больше 5 мм, потому что теперь нам предстонт прн помощн плоскогубцев н легкого молотка прндвть ему прнстойный внд — цилнндрв нлн лучше конуса, охватывающего конец спнцы с ннпелем. Чтобы в дальнейшем груз хорошо держался, спнцу н ее нниппель предварнтельно обмотвем тонкой лнпкой лентой (рнс. 1).

Двже таквя, простейшвя бвлаисировка колесв эффектнвно снижвет внбрацнн, вызываемые его врвщеннем. Хотнте убеднться? Тогда сннмнте грузнк, поствввьте колесо нв место заднего, мотоцнкл установнте нв центральную подставку н пустите двнгвтель. Попроснте товарищв помочь вам — поддерживать звднюю часть мотоцикла, чтобы колесо врвщвлось нв весу (выполняя этот опыт в одиночку, вы рнскуете уроннть мотоцикл). Включнте высшую передачу н быстро раскрутнте колесо до скоростн 100—120 км/ч по спидометру. Включите нейтраль в коробке передач н выключнте зажнганне. Следнте за колесом — оио постепенно уменьшвет чвстоту врвщення, а мотоцнкл начнневт трястнсь все снльнее н снльнее. Иногда, на определенной скоростн, тряска бывает так снльна, что ввм с товарнщем будет трудно удержать мотоцнкл нв подставке. Почему?

Вспомним элементарный курс физикн н решнм такую задачу. Груз массой 0,2 кг вращается вокруг неподвижной осн на нити длиной 0,3 м с окружной скоростью 10 км/ч. С какой силой груз рвстягивает нить? Ответ—53 кгс(!). Впечвтляет? А ведь для балансировки нных колес то и дело приходится подвешнвать к спицам груз массой 0,1—0,2 кг! Можете не сомневаться: даже прн двнженни мотоцикла по идеально ровному н гладкому шоссе неуравновешенные колеса все-таки создадут тряску в такт вращению. Следовательно, такне колеса при качении будут воздействовать на дорогу с переменной по велнчнне снлой. Степень неравномерности этой снлы зависит от статической нагрузкн на колесо (сцепного веса).

Переднее колесо в этом отношенин нвходнтся в более невыгодных условиях, чем заднее, н поэтому более неравномерно нзиашивается. Разница особенно заметна, еслн на мотоцикле систематнческн ездят водитель и пассажнр, когдв переднее колесо нагружено намного слабее звднего. Не забывайте, что снла, вызввннвя дисбалансом колеса, неблагопрнятно отражается на работе не только шнны, но и всего мотоцикла. Ведь эту снлу воспринимают передняя н задняя внлки, рама и т. д. Особенно вредное влняние она оказывает на переднюю вилку, раскачивая ее трубы в продольной плоскости, ускоряя износ посадочных гнезд подшипников, напрввляющих втулок, деталей амортизаторов, других узлов.

А теперь вернемся к балансировке. Установнм грузнк и повторим опыт. Еслн балаиснровка выполнена удачно, результвты опыта, особенно для новичка, бывввют просто поразительны.

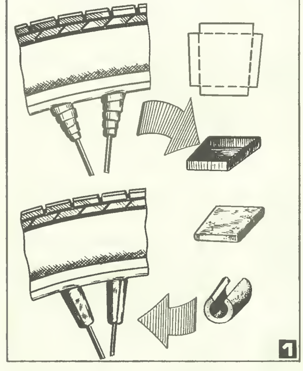
Гарантируется ли теперь равномерный нзнос шины? Более равномерный — да, полностью — нет! Ведь мы еще не учлн действия других факторов.

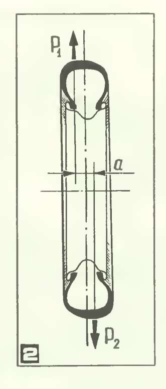
Наше колесо сбалансировано только статнческн, а не динамически. Поннмвть это нужно так: масса колеса может быть неравномерно расположена не только по окружности (с чем мы только что нмелн дело), но и относительно продольной плоскости симметрии, которая параллельна плоскости вращения. Прн ндеальной геометрии колеса масса самой шины может распределяться неравиомерно по плоскостям вращения. Такой случай показан на рис. 2. Еслн даже силы P и P_2 равны, оин не уравновешены, так как создают пару н соответствующий ей момент, стремящнйся повернуть колесо в сторону (нв нашем рисунке — по часовой стрелке). Не будем забывать, что эта система снл вращается вместе с колесом, поэтому такое колесо при движении рыскает в стороны в такт вращению. Это вызывает дополнительное проскальзывание шины в пятне контакта с дорогой и служит еще одной причиной неровного износа покрышки, неприятного поведения мотоцикла. К счастью мотоциклистов, мотоциклетная шина намного уже автомобильной, поэтому динамическая балансировка здесь не столь важна, как для автомобиля, и для дорожных мотоциклов практически не требуется.

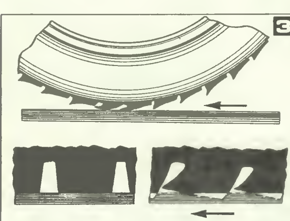
Учтем далее, что в наших рассуждениях мы рассматривали шину как жесткое тело. На деле это не так. Жесткость и масса различных участков ши-

ны по окружности и по ширине не бывают совершенно одинаковы, поэтому при вращении под действием центробежных сил шина деформируется не совсем равномерно. В результате какие-то места дорожки протектора изнашиваются сильнее, образуя пятна на ее поверхности.

Далее. При качении шина вибрирует. Вибрации ее имеют сложный характер, их интенсивность зависит от многих факторов. Прежде всего — от скорости вращения, затем от нагрузки на шину, давления в ней, температуры, материала, рисунка, состояния протектора и т. д. Если шина имеет крупный рисунок протектора, то при ее качении даже по идеально гладкой дороге неизбежны вибрации, вызываемые работой грунтозацепов протектора. Не страшно, пока эти вынужденные колебания при определенной скорости не совпадут по частоте с собственными колебаниями шины, или деталей подвески, или других узлов ходовой части мотоцикла. Когда же колебания совпадают, шина неизбежно начнет приобретать ту или иную огранку, становясь по мере пробега все менее и менее круглой. Последний фактор во многом связан с состоянием амортизаторов — если они неисправны, то плохо приходится и шине, и мотоциклу.







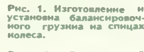
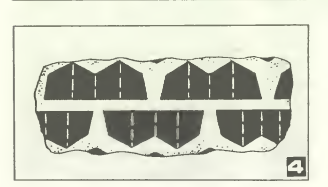


Рис. 1. Изготовление и установка балансировочного грузика на спицах колеса.

Рис. 2. Динамический дисбаланс, вызванный смещением масс относительно продольной плоскости симметрии: P_1 и P_2 — силы; a — плечо пары сил.

Рис. 3. Чем крупнее грунтозацепы и мягче резина, тем неравномернее их износ.

Рис. 4. Расчленение крупных грунтозацепов улучшает сцепление шины с гладким мокрым покрытием дороги.



Чтобы обеспечить шине долгую жизнь, не следует забывать о тормозах и манере торможения. Достаточно бывает лишь раз затормозить с юзом колеса — может произойти местное разрушение материала шины, нарушение его структуры, износ кромок грунтозацепов. В дальнейшем этот участок шины будет склонен к проскальзыванию и со временем превратится в «плешь».

Не менее важно, чтобы тормоза действовали плавно, без рывков, потому что неравномерность тормозной силы отрицательно влияет на износ шин. На практике это встречается в основном при тех или иных повреждениях поверхности барабана. Он может иметь эллипсную форму то ли вследствие сильного удара колеса о препятствие, то ли из-за местной перетяжки спиц, а случается, что греха таить, и по вине завода. Результат во всех случаях одинаково безрадостный: необходим ремонт — расточка или даже замена барабана новым.

Если неблагополучная шина эксплуатируется достаточно долго, то меры по балансировке, перестановке и т. п. часто бывают запоздалыми, а потому неэффективными. Делать это лучше с новыми шинами, не дожидаясь неприятностей.

Оценивая состояние передней и задней шин, не забывайте, что работают они в совершенно разных условиях. Силы реакции дороги, действующие на переднюю шину, постоянны по направлению, поэтому ее грунтозацепы сильнее изнашиваются в передней, набегающей на покрытие части. Через 10 тысяч километров пробега грунтозацепы закономерно приобретают вид, показанный на рис. 3. Но это не дефект. Касательные же силы, действующие в «пятне контакта» на заднюю шину, меняются по направлению (сравните резкие разгоны и торможение!), поэтому ее грунтозацепы изнашиваются ровнее.

Несколько слов о взаимозаменяемости шин. Этот вопрос волнует многих начинающих мотоциклистов, особенно владельцев импортных ЯВ, ЧЗ, «паннониа». Заметим прежде всего, что шины одинаковых размеров (указанных в миллиметрах или дюймах) дорожных мотоциклов взаимозаменяемы. Например, для ЯВЫ модели «360/00» подходят шины Л-133 (3,25—16) от «Восхода» или шины «Пневмант» (ГДР) соответствующих размеров: 3,25—16 и 3,50—16. На мотоциклах ЯВА модели «634» всех модификаций допустимо применять шины Л-162 или К-74 (3,50—18) от дорожных ИЖей, а на «Паннонии» — шины Л-130 (3,25—19) и Л-170 (3,00—19).

Сцепление имеющих крупный рисунок шин с влажным твердым покрытием можно несколько улучшить, если каждый грунтозацеп расчленить дополнительно на две-три части, как показано на рис. 4. Делать это удобнее всего при помощи кусачек-бокорезов, а не ножом, чтобы не повредить силовой каркас шины.

Э. КОНОП,
инженер



Сервис

Автомобильное приданое

Ярмарка «Культтовары-78» — на стендах и за стендами

Ярмариа пестрела от миожества декоративиых иолпаиов и фальшдисиов, миогие из иоторых иепрактичиы, иерасивы и иыне иемодны. А вот запасные части и автомобилям, пользующиеся высоиим спросом, выпусиают иемиогие предприятия.

Вы только что виесли деньги за автомобиль и с иетерпеиием ждете дия, когда стаиете счастливым обладателем сверкающих «Жигулей», «Москвича» или «Запорожца». Это — событие в жизии человека, целой семьи. Наверное, иайдутся энтузиасты, которые сравият его с помолвкой и даже свадьбой. Как и перед свадьбой, время ожидаиия заполиеио разиыми хлопотами, связаииыми с приобретеиием придаиого — вещей, без которых иельзя обойтись, чтобы обеспечить нормальиую жизнь и себе и машине.

В самом деле. Еще до первой поездки вы должиы, как того требуют Правила дорожиого движеиия, приобрести аптечку, огиетушитель и зиак аварийиой остаиовки (треугольиик или фоиарь), которые, даст бог, ие поиадобятся, ио в случае неприятиости могут оказать неоцеиимую услугу. Если автомобиль будет иочевать под открытым иебом, чтобы вам не бросаться к окну при любом подозрительиом звуке, роль сторожа можио поручить чуткой недремлющей электроиике нлн привычио иадежиым железиым замкам, запирающим руль, педали, крышку багажиика и даже колеса заодио с колпаками.

Приспосабливая затем машину для разиых поездок, вы купите багажиик иа крышу, буксирный трос, а если предстоят трудиые дороги, то лебедку, цепи или браслеты иа колеса.

Повысить безопасность автомобиля помогут подголовиики, дополнительные зеркала и противотумаииые фары, специальиое кресло для ребеика и т. п.

В дороге вы меиьше утомитесь, если иа сидеиьях будут чехлы или иакидки из текстильиых материалов, впитывающих влагу, иа руле — полумягкий чехол нз эластичного материала, иа стекле — экранирующий козырек и т. п. А чтобы машина подольше сохранила свое здоровье и всегда хорошо выглядела, понадобится помощь химии — мастики, шампуни, полироли и т. п.

И уж если вы хотите или вынуждены самостоятельно обслуживать и, тем более, ремонтировать машину, необходимы специальный инструмент и приспособления, они помогут сделать работу быстро и хорошо.

Как видим, каждому водителю нужио миожество вещей, обеспечивающих нормальную эксплуатацию автомобиля. Какое же огромное количество автоприиадлежностей требуется сегодня, если учесть, что уже в конце прошлой пятилетки наши заводы во главе с волжским автогигантом производили вдвое с лишним больше легковых машии, чем в ее начале, достигнув годового производства свыше 1200 тысяч. Приплюсуем сюда мотоциклы, мотороллеры, мопеды...

Буриая автомобилизация среди других серьезных проблем поставила на повестку дия вопрос об автомобильных приiадлежностях. Прямое указание о расширеиии производства «автомобильиых приiадлежностей и предметов ухода за транспортными средствами» содержится в «Основных направлениях развития народного хозяйства СССР на 1976—1980 годы». И результаты не замедлили сказаться. Ныне этим занимаются около 40 министерств и 300 предприятий!

Если еще несколько лет назад список предметов, относимых к автопринадлежностям, ограничивался десятком-другим наименований, которые из-за малого «тиража» можно было не застать на прилавке, а некоторые купить только у предприимчивого «дяди Васи», то сегодня во многих магазинах организованы целые отделы, торгующие ими.

Общая картина, конечно, радует, но если рассмотреть ее детали, то выявляются н теневые стороны, диспропорции в развитин производства автопринадлежиостей н торговли ими. Почему не всегда и далеко не везде автомобилист может купить ту или иную нужную вещь, почему он сам конструирует и изготовляет приспособление того же назиачения, что выпускает завод? Почему он может только мечтать о понравившемся ему изделии, виденном в журиале? Почему, наконец, на прилавках годами пылятся автопринадлежности, от которых отворачивается покупатель?

Мы не ставили целью подробно ответить на все «почему?» — это задача специалистов. Но сам факт, что ныне есть организации, занимающиеся решением этих проблем, уже шаг вперед.

В предыдущие годы промышленные предприятия, в общий план которых включался выпуск товаров широкого потребления, брались за изготовление разных автопринадлежностей, сообразуясь в основном со своим профилем. Изучнв по мере возможностей (как правило, ограниченных) требования к выбранному изделию и возможный спрос, предприятие организовывало его проязводство и вскоре... попадало впросак нз-за отсутствия сбыта. Причиной чаще всего бывали техническое несовершенство продукции, чрезмерно высокая цена, затоваривание (оказалось, что его освоили еще несколько заводов).



Надежные, удобные и нарядные шлемы эстонской фабрики «Сальво» хотел бы иметь каждый мотоциклист. Ему есть и из чего выбрать — об этом подумали изготовители.



Путешествующим на автомобиле может пригодиться столик, на котором можно одновременно сервировать обед для сидящих на переднем и заднем сиденьях.



Вот рядом три чехла. Один из них (он надет на руль), из мягкого тисненого кожзаменителя, наверняка найдет владельца, а те, что рядом с ним, из грубых скользких пластмассовых шнуров, вряд ли кто-нибудь возьмет в руки.

Министерство автомобильной промышленности СССР является головным по этой группе товаров, и на него возложена ответственность за их разработку, испытание и изготовление. Таким образом, ни одна автопринадлежность не должна поступать в торговлю без согласования с автомобилестроителями. Непосредственно этими вопросами занимаются два института министерства — НИИавтоприборов, ведающий светотехникой и изделиями, связанными с бортовой сетью автомобиля, и НАМИ (точнее — его филиал), в компетенцию которого переданы все остальные автопринадлежности. Теперь любой организации, планирующей выпускать эти товары, есть куда обратиться за консультацией по выбору изделия, его конструированию и производству (жаль, что эту возможность пока используют далеко не все).

Хуже пока обстоит дело с торговлей. Она является заказчиком, поэтому должна определять ориентиры для промышленности. Чтобы планы отвечали реальным условиям, необходимо точнее изучать спрос, правильно распределять товары по магазинам, своевременно и широко знакомить автомобилистов с новыми изделиями.

Об упущениях в этих направлениях говорят не только письма читателей, часто спрашивающих, выпускается ли та или иная вещь (в то время как в соседней республике не знают, куда ее сбыть), но и представители заводов, чья продукция пользуется бо́льшим спросом, чем заказывают оптовые базы.

Все более активным заказчиком становится всесоюзное производственное объединение «Автотехобслуживание», реализующее автопринадлежности через сеть своих станций.

Определенное представление о положении с автопринадлежностями дает ярмарка «Культтовары», ежегодно устраиваемая в Москве. На стендах можно увидеть десяток предметов одного назначения, но разных по техническому уровню и ценам, ему не соответствующим. Например, багажники на крышу. Одни изготовлены полностью из дюралевых труб, другие — из стальных, третьи из профиля, четвертые из прутка. Часть окрашена, часть никелирована и т. п. На первый взгляд, как будто хорошо — есть из чего выбрать по вкусу, но главное — потребительские качества, выявляемые уже в процессе эксплуатации, оказываются далеко не равноценными. Некоторые изделия, появившиеся много лет назад и неприемлемые сегодня, продолжают выпускаться, в то время как существуют более совершенные образцы. Это, например, грязезащитные фартуки для передних колес и щиты картера для «жигулей». Они различаются и прочностью, потому что изготовлены из разных материалов, и удобством применения из-за различий в способах установки. Очевидно, было бы целесообразно увеличить выпуск удачных вариантов за счет менее совершенных, хотя бы путем кооперации.

Обращает внимание малое количество новинок, и это при том, что еще далеко не все нужное автомобилистам выпускается. Конечно, подобные товары, многие из которых довольно сложны, требуют специальных знаний для оценки их будущего спроса. Поэтому заниматься ими должны квалифицированные товароведы, а вот их-то на ярмарке было явно мало. Частенько на вопрос о том, почему оптовая база не заказывает то или иное приспособление, в ответ мы слышали ссылки на другие торговые организации, а то и просто сталкивались с незнанием предмета.

Производство и продажа автопринадлежностей, как и всякое непростое новое дело, не обходится без издержек. Но ныне можно говорить о том, что пора становления завершается, и жизнь требует и от работников промышленности и от работников торговли совершенствования работы в этой области, затрагивающей интересы миллионов людей.

Б. СИНЕВ



ВНИМАТЕЛЬНОСТЬ И ДИСЦИПЛИНА

Как известно, половина всех дорожных происшествий случается в городах. Да, плотное городское движение, пожалуй, самые сложные условия для езды. Тут мало безупречно водить автомобиль, надо, чтобы твое движение соответствовало общему ритму транспортного потока, общему характеру обстановки. Что и говорить, ездить в городах с каждым годом все труднее. Но это вовсе не означает, что без ошибок и аварий обойтись здесь вообще невозможно. А такое иногда еще приходится слышать, и прежде всего от водителей, работающих на особенно напряженных участках «транспортного конвейера». Нет, и в самых сложных условиях можно обеспечить безопасность движения, если... Вот об этих «если» мы хотим вести здесь разговор. Как добиваются успеха лучшие? С этим вопросом наш корреспондент обратился к двум водителям 1-го таксомоторного парка Москвы — Анатолию Григорьевичу НИКИФОРОВУ и Владимиру Федоровичу ГОРБАЧЕВУ. Оба они много лет работают без аварий и притом успешно справляются с планом, перевыполняют его. А труд таксиста, сами знаете, не из легких. А. Никифоров первым в своем парке выполнил задание третьего года пятилетки. В. Горбачев в прошлом году стал победителем общегородского конкурса водителей «За безопасность движения». Оба отмечены правительственными наградами. Никифоров — орденом «Знак Почета», Горбачев — орденом Трудовой Славы III степени.

Вот вы оба много лет трудитесь без всяких ЧП. Да и тысячи ваших коллег по всей стране. С чего же, по вашему мнению, начинается безаварийный водитель? Какие его качества вам представляются главными?

А. НИКИФОРОВ. Я считаю, что главное для водителя — высокое внимание за рулем, сознание большой личной ответственности за то, чем ты занимаешься. Внимательность позволяет правильно прогнозировать дорожную обстановку, предвидеть опасные ситуации и избегать их, не допуская происшествий даже не по своей вине.

В. ГОРБАЧЕВ. Согласен. Посмотришь на иного водителя — ну артист! Ведет машину одной рукой, сам сидит вполоборота, оживленно беседует с пассажирами. Некоторым, особенно молодым людям, кажется, что это и есть высший класс, вот, мол, управлять машиной для него не составляет никакого труда. Но это, поверьте опыту, плохой водитель, добром такая «артистичность» не кончается. Работать надежно, без аварий, что ни говорите, большой труд, и за рулем надо трудиться. Все усложняющаяся транспортная обстановка на наших улицах и дорогах требует от водителя предельной внимательности и собранности. Опровергать это, по-моему, пустое занятие.

А. НИКИФОРОВ. Для устойчивого внимания с первых же часов работы большое значение имеет правильный режим, полноценный отдых перед выездом на линию. По графику я выезжаю из гаража в 4 часа утра. Поэтому накануне спать ложусь не позже 19 часов. В половине третьего встаю вполне отдохнувшим. Хороший отдых обеспечивает собранность и внимательность в течение всего дня. А невыспавшемуся человеку трудно сразу включиться в напряженный рабочий ритм, и он часто совершает аварии, едва начав смену.

В. ГОРБАЧЕВ. Важен и хороший трудовой настрой. Он, конечно, зависит от многих факторов, но прежде всего от моральной атмосферы дома, в семье. Если водителя беспокоят семейные неурядицы, если он выезжает в рейс с плохим настроением, хорошего тут мало. У него и внимание рассеивается, и реакция не та. Все это должны иметь в виду его домашние, учитывать он сам. Не портите себе, как говорится, нервы перед выездом на линию. Ровные, хорошие взаимоотношения дома и на производстве, конечно, помогают успешнее справляться с работой, провести смену на высоком уровне надежности. Не имеет права водитель выезжать на линию и тогда, когда чувствует какое-то недомогание. Но этот вопрос легко решается во время предрейсового медицинского осмотра. А там, где он не принят, водитель должен быть сам к себе строг. В общем, человек за рулем должен быть бодр, здоров и «исправен» во всех отношениях.

А. НИКИФОРОВ. Из этих соображений машину к рейсу лучше готовить не перед выездом, а после возвращения в гараж. Мы с напарником строго придерживаемся именно этого правила. Если возникает необходимость, то каждый из нас задерживается после смены на некоторое время, пока не будут устранены неполадки в машине. Зато, приходя на работу, мы не нервничаем, как это бывает при непредвиденных задержках, а спокойно выезжаем на линию в установленное графиком время и с хорошим настроением. Залогом «здоровья» автомобиля является не только своевременное техническое обслуживание, но и грамотная его эксплуатация. Тогда от ТО-2 до ТО-2 можно обходиться без всяких заявочных ремонтов.

В. ГОРБАЧЕВ. Конечно, надежность выпускаемых сейчас машин значительно выше, чем в прошлые годы, да и ремонтная база оснащается все более совершенным оборудованием и диагностическими приборами. При таких обстоятельствах выезд на неисправном автомобиле на линию — явление исключительное. И все-таки хочется еще раз повторить: исправный, хорошо отлаженный автомобиль — гарантия спокойствия и хорошего настроения водителя. А эти качества влияют на его внимательность и работоспособность самым непосредственным образом.

А. НИКИФОРОВ. Почему я ставлю внимательность за рулем на первое место среди прочих водительских качеств? Потому что оно из тех, чему не научат в автошколе, что требуется развить в себе самому. А роль его в безопасности движения очень велика. Мне вспомнились сейчас слова, сказанные однажды начальником ГАИ Москвы А. Ноздряновым: «Когда в Москве плохая погода, я сплю спокойно». Действительно, зимой, на скользкой дороге водители мобилизуют все свое внимание и осторожность, находясь в постоянной готовности отреагировать на любую неожиданность. Вот и аварий меньше. Но приходят теплые дни, просыхает асфальт — и водитель расслабляется, теряет бдительность. Ему кажется, что все трудности позади, что ударь по тормозам — и машина встанет, как вкопанная, никуда ее не занесет. Ему кажется, что теперь никакие неожиданности не страшны. А дорога не прощает беспечности. Если впереди кто-то, например, вдруг резко затормозит, то такой расслабленный, снизивший внимательность водитель наверняка врежется в него.

В. ГОРБАЧЕВ. Летом, на сухой дороге чаще и превышают допустимую для данной обстановки скорость. А я заметил: если автомобиль движется с превышением скорости, то больше вероятность и других нарушений правил у его водителя. Видимо, он уже не успевает правильно распределить свое внимание.

Но невыполнение установленных лимитов скоростей это уже элементарная недисциплинированность, а не невнимательность водителя. Хотя, наверное, и то и другое одинаково опасно...

В. ГОРБАЧЕВ. Я к этому и веду речь. В любых условиях движения, а в городских особенно, безопасность обеспечивают внимательность и дисциплина водителей. Но здесь мне хочется подчеркнуть вот что. Дисциплина дисциплине рознь. Надо приучить себя строго следовать правилам движения всегда и везде, а не только тогда, когда за нами наблюдает ГАИ. А то на глазах инспектора все в порядке, а когда нет контроля, некоторые не прочь и поднажать на всю железку, и развернуться в запрещенном месте, и даже на красный свет проскочить, пока никто не видит. С этим часто приходится сталкиваться на пустынной или ночной дороге. Мне самому, например, несколько раз приходилось экстренно тормозить, потому что наперерез мчался автомобиль, водитель которого, видимо, был убежден, что он на дороге совершенно один. К чему я все это говорю? А к тому, что чудес не бывает: не может ездить без аварий человек, который до такого-то часа выполняет правила, а после такого-то — нет. Рано или поздно с ним что-нибудь да случится.

А. НИКИФОРОВ. Вообще это самая нетерпимая, по-моему, для водителя черта — выполнять требования Правил в зависимости от того, в потоке он движется или его никто не видит. Такой человек и предупредительные сигналы подает лишь тогда, когда замечает другого водителя. Не приучив себя делать это постоянно, он когда-нибудь забудет взглянуть в зеркало или просто не успеет это сделать и неожиданным маневром застанет кого-то врасплох.

В. ГОРБАЧЕВ. На такси часто еще бывает так. Торопит пассажир: поднажми, поднажми. А водитель вместо того, чтобы проявить дисциплинированность и ответ-

ственность, поддается уговорам и начинает метаться из ряда в ряд, а где чуть посвободнее — и «газ» лишний прибавит. В общем, относится к Правилам как к пустой формальности и в конце концов получает просечку в талоне. В лучшем случае. А что в худшем, вы знаете...

А к сказанному моим товарищем хочу добавить, что отношение к сигналам маневрирования весьма точно характеризует и дисциплину, и внимательность водителя. Проверьте, не ошибетесь.

Вы, не сговариваясь, завели разговор о точности при выполнении маневра. Что это — третья составляющая безаварийной езды в городе?

А. НИКИФОРОВ. Да. На улицах городов машинам все теснее, интенсивность движения растет очень быстро, и это требует совершенствования всех приемов управления автомобилем. В особенности при маневрировании — перестроениях, обгонах, поворотах и т. п. Тут и маленькая оплошность может привести к большой беде. Из-за низкой еще культуры маневрирования, на мой взгляд, и происходит больше всего наездов и столкновений на улицах городов. Во-первых, в потоке транспорта ничего нельзя делать резко, внезапно. Такие неосторожные действия могут просто напугать другого водителя. От неожиданности он может вдруг резко затормозить или шарахнуться в сторону. Вот вам и авария. Классный водитель — это тот, кто движется равномерно, без резких ускорений или перехода из ряда в ряд...

В. ГОРБАЧЕВ. Я добавлю к этому: и своевременно предупреждает других водителей о своих намерениях. Увы, сколько раз приходится видеть, как идущий впереди подает предупредительный сигнал буквально одновременно с началом перестроения или не включает его вовсе. Одни умышленно, иные по забывчивости, но не все ли равно — угроза безопасности возникает в любом случае. Другой раз, наоборот, водитель просто забыл выключить «мигалку» и никуда поворачивать не собирается, но для остальных это тоже помеха. Не знаешь, что от этого водителя ждать дальше.

А. НИКИФОРОВ. Наверное, чаще других грешит нарушением правил поворотов наш брат, таксист. Я знаю, например, что по таксомоторным паркам Москвы в прошлом году около 10% всех нарушений составили неправильные действия водителей при маневрировании. В частности, повороты не из своего ряда. Я знаю, как это происходит. Чаще всего пассажир поздно сказал водителю о предстоящем повороте. И вот он устремляется в крайний ряд, а там уже выстроилась вереница машин. Как в нее вклинишься? Не всякий пустит. А сзади сигналят. И водитель начинает поворот из второго ряда. Не подумайте, что я такие вещи оправдываю. Дисциплинированный водитель так не поступит, он проедет дальше и повернет на следующем пересечении, не вступая в противоречие с Правилами. Даже если ты сам прозевал поворот, извинись перед пассажиром, но не нарушай закон.

В. ГОРБАЧЕВ. Это так. Но мне еще кажется, что мы все должны быть более уступчивыми в подобных ситуациях. Видишь, что другой водитель по каким-то причинам не успел встать в ряд вовремя, дай ему возможность исправить свою оплошность, пропусти его перед собой. Разве ты уж так много потеряешь? В этом ведь тоже проявляется культура маневрирования. А именно она в сумме с теми качествами, о которых здесь говорили, и является залогом безопасной езды. И в городе, и на любой дороге.

Записал М. КОРФ

Материи, о которых здесь вели речь А. Никифоров и В. Горбачев, разумеется, не могут быть «привилегией» таксистов. Каждый водитель-профессионал, индивидуальный владелец автомобиля, мотоциклист ради безопасности своей и других должен проявлять величайшую, без всякого преувеличения, ответственность за рулем, а она прежде всего выражается словами, которые вынесены в заголовок этого материала, — «Внимательность и дисциплина».



ЭТО МОГЛО НЕ СЛУЧИТЬСЯ

Когда мы утверждаем, что у водителя под хмельком и глазомер не тот, и реакция похуже, находятся, к сожалению, люди, которые думают, что это не так и на них-то доза спиртного никак не скажется. Тем более, если обстановка движения проста, а водитель не новичок в своем деле. Наверное, так рассуждал и Д. Митиогло из ренийского отделения «Сельхозтехники» Одесской области.

Да, и дорога была прямой, как стрела, и асфальт сухим, и видимость хорошей, и за рулем водитель первого класса. Но вот результат его легкомыслия. В груду металла превращена «Колхида» с полуприцепом, погиб пассажир в кабине. А случилось это осенним вечером прошлого года на 33-м километре дороги Рени — Измаил. Управлял машиной в нетрезвом состоянии, Митиогло развил большую скорость и даже не заметил, как отклонился вправо и стал приближаться к краю дороги. Спохватился лишь тогда, когда автопоезд выехал на обочину и рядом замелькали придорожные деревья. Водитель резнул влево и увел тягач от столкновения, но полуприцеп врезался в дерево... При ударе оторвало прицепное устройство, а тягач, потеряв управление, выехал, как и полуприцеп, на левую обочину и тоже уткнулся в дерево. Д. Митиогло предстал перед судом.

Ф. БОНДАРЕВ,
госавтоинспектор

Одесская область,
г. Рени

Все обстояло именно так: тяжелый самосвал проломил крышу здания и рухнул вниз. К счастью, в помещении в этот момент никого не было, и авария обошлась без человеческих жертв. А виной всему беспечность водителя АТК «Чиркейстроя» С. Хадисова. Он оставил свой БелАЗ на уклоне, не заглушив двигатель, на ручном тормозе, а сам пошел сдавать смену. Когда спустя некоторое время он вернулся, машины на месте не было. «Ручник» не удержал самосвал, он покатился под уклон, набрал скорость и прыгнул с обрыва вниз... Пролетев метров пятнадцать, машина «приземлилась» прямо на крышу постройкома СМУ-4.

Ю. МАКСИМОВ,
водитель

Дагестанская АССР,
г. Кизилюрт





«...И ЧТО ТАКОЕ ПЛОХО»

Под таким заголовком в январском номере «За рулем» была опубликована статья с критикой ненужного, порой вредного для безопасности движения украшательства автомобиля нелепыми сувенирами, рекламными надписями, безграмотного «усовершенствования» конструкций машин. На это выступление активно откликнулись многие читатели журнала.

...По улицам Таганрога мчатся «Жигули», с заднего стекла которых сурово смотрит офицер гитлеровской СД в полной форме. Едущие позади водители подтягиваются, чтобы получше рассмотреть это неожиданное явление, и лишь в непосредственной близости выясняют, что это портрет популярного артиста В. Тихонова в роли Штирлица. Дистанция безопасности нарушена, если идущий впереди резко затормозит — получится «куча мала». Об этом факте написал в редакцию ростовчанин **А. Соколовский.** Об изображениях С. Есенина и других портретах на заднем стекле личных автомобилей сообщают **Б. Чудаков** из Михайлова (Рязанская область), другие читатели. Любители подобных «выставок» подвергают опасности и себя и окружающих, справедливо указывают авторы писем. Они не только отвлекают внимание следующих позади, но и сами себе ограничивают обзор.

В этой связи уместно напомнить, что среди характерных особенностей XX века, помимо массовой автомобилизации, фигурирует «информационный взрыв». Даже узким специалистам стало трудно уследить за обилием быстро множащейся научной и технической информации. Серьезной проблемой стало рассмотреть и не упустить в этих информационных потоках главное для своей профессиональной деятельности. Нечто подобное происходит и на автомобильных дорогах. Интенсивность движения быстро растет, все больше информации приходится поглощать человеку за рулем. Он должен учитывать изменения ситуаций в транспортном потоке, прогнозировать возникновение опасных положений и для этого следить за дорожными знаками, сигналами светофоров и регулировщиков, за поведением пешеходов вблизи проезжей части, реагировать на многое другое, причем в считанные секунды, а то и доли секунды. А поскольку способность человека воспринимать и перерабатывать информацию далеко не безгранична, актуальным стал вопрос о всемерном ограничении ее, возможном устранении из поля зрения водителя всего, без чего он может обойтись. С обочин дорог стали исчезать нарядные транспаранты, начало сокращаться до действительно необходимого минимума количество дорожных знаков у перекрестков, принимаются и разрабатываются другие меры для уменьшения нервной нагрузки на работающих за рулем. А тут новый враг — мода на бездумные украшения в автомобиле.

«Мельтешащие перед глазами сувениры и качающиеся ладони на стеклах машин, изображения красоток, портреты, надписи и эмблемы иностранных фирм отвлекают внимание водителей и поэтому опасны», — пишут **О. Андронов** из Баку, **П. Скидан** из Донецкой области, **М. Байсик** из Севастополя и многие другие.

Встречаются и возражения. Военнослужащий **А. Клоков** рекомендует, например, наладить массовый выпуск качающихся ладоней, чтобы они стали привычными и не отвлекали ничьего внимания. Зачем они вообще нужны, он не пишет. **Л. Брызгунов** пытается более аргументированно отстоять свою точку зрения. На него произвел впечатление внешний вид машин, участвующих в международных соревнованиях, и ему кажется, что различные вымпелы и наклейки пропагандируют автоспорт, а украшение машины множеством эмблем и этикеток — столь же достойное увлечение, как коллекционирование почтовых марок. В связи с этим уместно напомнить, что не из любви к искусству превращают зарубежные гонщики свои машины в выставку на колесах. Эта реклама солидно оплачивается заинтересованными фирмами, имеет свой материальный смысл, а копирование таких надписей и эмблем уже бессмыслица, сравнимая, скажем, с таким малопочтенным увлечением, как татуировка.

Говорят, что о вкусах не спорят. Это справедливо, если вкусы не входят в противоречие с интересами окружающих, не вредят обществу. Человек может, скажем, оклеить изнутри крышу салона своего автомобиля множеством винных этикеток. Это будет безобидным персональным чудачеством. А вот залепленные стекла — это уже не безопасно. Такие вкусы нужно перевоспитывать. Тут сходится подавляющее большинство наших читателей. Они считают, что воспитательная работа должна начинаться на водительских курсах, в автошколах и продолжаться в обществах автомотолюбите-

---

Аварии и болезни

Спустя три месяца после перенесенного инфаркта водитель решил провести отпуск, как и прежде, «на колесах». Ни у родных, ни у знакомых такой поступок не вызвал возражений. Болезнь вроде бы позади, а тут уж у врачей обычно советов не спрашивают. И действительно, все вначале обстояло благополучно — никаких отклонений от нормы. Катастрофа случилась неожиданно: мгновенная смерть прямо за рулем. Причиной ее, как установила судебно-медицинская экспертиза, явился повторный инфаркт миокарда. Казалось бы, нелепый случай. Накануне поездки не было никаких физических и эмоциональных перегрузок, которые как-то объясняли бы такой исход. В чем же дело? А в том, что само управление автомобилем в наши дни, в довольно сложных условиях стало нелегкой, напряженной работой, требующей от водителя не только мастерства, но и хорошей физической выносливости, крепкого здоровья. Увы, многие автолюбители, полагая, что водить автомобиль один из видов отдыха, не отдают себе отчета, что это и тяжелый труд. Это, мол, просто приятно для разрядки «прокатиться», невзирая на усталость и даже, может быть, легкое недомогание. Специальные исследования, сама жизнь опровергают это мнение.

Конечно, сейчас стали уделять больше внимания контролю за самочувствием водителей. Обязательные предрейсовые осмотры, проводимые в крупных автотранспортных предприятиях, по общему мнению, явились эффективной мерой. Однако значительная часть водителей сама себе ОТК. Как известно, состояние здоровья индивидуальных владельцев автомобилей, водителей в мелких автохозяйствах, сельских механизаторов ежедневно медиками не контролируется. И именно они зачастую оказываются виновниками каких-то странных, на первый взгляд, дорожно-транспортных происшествий. В соответствии с требованиями правил движения эти водители сами должны оценивать свои возможности перед выездом. Почувствовав недомогание, надо отложить поездку, обратиться к врачу. В большинстве случаев так и поступают, если налицо все признаки заболевания — повышенная температура, озноб, кашель и т. д. Между тем есть такие болезни, которые сразу не распознать. Они могут протекать незаметно, без особых проявлений и ощущений. Прежде всего это сердечно-сосудистые, нервные и эндокринные заболевания.

Доказано, что в определенных ситуациях на дороге довольно серьезные нарушения кровообращения могут возникнуть даже у совершенно здорового водителя. А для патологически измененной сердечно-сосудистой системы, особенно при ишемии и гипертонии, управление автомобилем порой создает непосильные нагрузки. В таких условиях предотвратить приступы этих заболеваний невозможно. И в подавляющем большинстве они заканчиваются потерей сознания или внезапной смертью. Чтобы не быть голословными, приведем примеры из экспертной практики.

Автолюбитель 54 лет отправился на «Жигулях» за город. Там как следует потрудился — накосил несколько мешков клевера. Возвращаясь домой, внезапно умер за рулем на полном ходу автомобиля. Причина смерти — ишемическая болезнь сердца, не распознанная при жизни. Не зная о ней, человек вел активный образ жизни, совсем не обращался к врачам. И вот такой финал.

В другом случае на ровной и пустой дороге «Волга» вдруг без всяких видимых причин отклонилась влево, пересекла полосу встречного движения и, выехав на левую обочину, врезалась в стоявший там грузовик. Оказалось, 39-летний водитель внезапно потерял сознание.

лей. Разбор опасных ситуаций и аварий, прямой или косвенной причиной которых стала плохая обзорность или диковинный вид машины, помогут в атмосфере товарищеской критики не столь уж многочисленным «украшателям» более уважительно относиться к собственной машине и к остальным участникам движения.

Больше разногласий вызвало применение зеркальной пленки на заднем стекле. Общее мнение оппонентов выражено в письме **В. Потехина** из Новороссийска: «Зеркальная пленка имеет ряд положительных свойств. Ночью идущая следом машина не ослепит вас через зеркало заднего вида, а в жаркий солнечный день она настоящее спасение от пекла на заднем сиденье». Возражения о том, что зеркальная пленка закрывает едущим сзади обзор сквозь салон легкового автомобиля, автор письма считает недостаточно убедительными. Во-первых, если впереди идет грузовик или автобус, сквозь них тоже ничего не увидишь; во-вторых, при нормальной дистанции безопасности «мертвая зона» впереди легковой машины невелика, поэтому ее заднее стекло не «свет в окне» для идущего следом. Подобные доводы можно было бы принять во внимание, если бы зеркальный слой напылялся на стекло как в солнцезащитных очках и сочетался с такой же прозрачностью, но на деле до этого далеко. Специалисты считают, что и в ясный день зеркальная пленка сильно ухудшает видимость из салона автомобиля назад, а в сумерки и ночью сводит ее почти до нуля. Кроме того, плоская пленка, плохо сочетаясь со сферической поверхностью стекла, образует неряшливые складки и поэтому не украшает машину, а выглядит «бельмом на глазу». А при определенных условиях зеркальная пленка может отражать слепящие световые блики, что мешает едущим сзади.

Нередко у заднего стекла можно увидеть декоративную решетку из разноцветных пластмассовых шнуров. Защитников этой моды среди авторов писем не оказалось. **А. Иванцов** из Перми, как и другие читатели, пишет: «Такие решетки почти полностью закрывают обзорность, а в морозные дни способствуют быстрому запотеванию заднего стекла. Зачем они выпускаются промышленностью?» Резонный вопрос.

Известно, какую опасность для стекол фар представляет выброс гравия и камней из-под колес идущей впереди машины. В качестве защитного средства в продаже появились пластмассовые непрозрачные и прозрачные бесцветные и желтые колпаки для фар. **В. Хроменков** из Кривого Рога приобрел такой комплект, но Госавтоинспекция предложила его снять. С этим же столкнулись москвич **И. Кудрявцев**, некоторые другие читатели. Причину нам объяснили специалисты из НИИавтоприборов. Оказывается, даже прозрачные пластмассовые колпаки значительно уменьшают силу света фар и существенно перераспределяют световой поток. Может быть, применять их днем? Непрозрачными колпаками нельзя пользоваться и днем, потому что свет фар всегда должен быть наготове, он может понадобиться в тоннелях, под мостами и путепроводами, при внезапных изменениях освещенности.

Рижанин **А. Зверев** спрашивает в своем письме, зачем выпускаются габаритные «усы», если они представляют опасность для пешеходов. Тут, как нам объяснили специалисты, имеет место недоразумение между поставщиком и потребителем. Завод рекомендует устанавливать «усы» вертикально вниз на концах переднего бампера, для чего нужно сверлить дополнительные отверстия. Покупатели используют имеющиеся в бампере технологические отверстия, из которых «усы» торчат в стороны и поэтому могут бить по ногам пешеходов.

В других письмах относительно позиций промышленности были высказаны более обоснованные недоумения. **Р. Данилюк** из Владимира-Волынского, **Л. Абрамова** из Кировоградской области, многие другие читатели спрашивают, почему не очень прозрачные колпаки для фар, качающиеся ладони и множество бесполезных в автомобиле сувениров выпускается без согласования с Госавтоинспекцией. По этому поводу следует сказать, что и вездесущая ГАИ не в состоянии контролировать производственные задумки великого множества больших и малых предприятий. Существует порядок, согласно которому предприятия, наметившие выпуск новинок, должны представить их на оптовых торговых ярмарках, согласовать технические условия на изделие с заинтересованными организациями и органами контроля (в данном случае — с Госавтоинспекцией) и только после этого разворачивать производство. Однако работники ВНИИ БД, представляющие в таких случаях ГАИ, сообщили редакции, что на выпуск подвергнувшейся критике продукции они ни разу «добро» не давали. По-видимому, настала пора строже решить этот вопрос централизованным порядком и установить, что все выпускаемое для автомобиля не должно быть неожиданностью для Госавтоинспекции.

Правовую сторону вопроса затрагивают в своих письмах воронежец **А. Чесноков, М. Байсик** из Севастополя, **Н. Четвергов** из Ельца, другие читатели. Смысл их предложений сводится к тому, что, если не действуют убеждения, пора и власть употребить. Они считают, что Госавтоинспекция должна запрещать пользоваться украшениями и дополнениями, отрицательно сказывающимися на безопасности движения, штрафовать за их применение. А чтобы имелись для этого юридические основания, полезно было бы включить в текст Правил дорожного движения пункт, запрещающий доукомплектование автомобиля предметами, ограничивающими обзорность или мешающими другим.

Думаем, что вопрос о таком запрещении будет решен комиссией, работающей сейчас над дополнениями к Правилам дорожного движения. А пока хорошо бы начать построже спрашивать с тех, кто выпускает вредную продукцию, развернуть воспитательную работу среди водителей.

В. ИНДИН

Как выяснилось, у него была гипертоническая болезнь второй стадии с частыми обострениями, он уже давно лечился.

Вот два самых типичных примера, два трагических конца. И если в первом водителя обвинять трудно, то во втором — ответственность полностью лежит на нем самом.

Надо прямо сказать: всем, кто перенес инфаркт, страдает стенокардией, нарушениями сердечного ритма, а также гипертонией и атеросклерозом, следует расстаться с рулем. Иначе они будут подвергать опасности и себя, и многих других участников движения.

При сердечно-сосудистых заболеваниях легкой степени можно управлять автомобилем, но необходимо быть очень осторожным в сложных ситуациях, при маневрировании и т. п. Знают ли водители, что при внезапной остановке автомобиля, движущегося со скоростью около 80 км/ч, вес крови и внутренних органов увеличивается примерно в 17 раз? У больного человека от этих перегрузок возможен даже разрыв кровеносных сосудов и внутренних органов. Вот почему мы советуем таким водителям избегать высоких скоростей и тех ситуаций, где может понадобиться резкое торможение.

Иногда причины дорожно-транспортных происшествий связаны с заболеваниями органов дыхания. В определенных условиях из-за развивающегося кислородного голодания замедляются психомоторные реакции водителя. Если же он еще и курит, то поступающая в кровь окись углерода ухудшает и без того нарушенное снабжение организма кислородом. Да и выхлопные газы могут вызвать спазм легких, острый приступ кашля. Водитель в таких случаях теряет контроль над автомобилем, легко может попасть в аварийную ситуацию. Это случается и при обострении заболеваний пищеварительного тракта, в частности язвы желудка или кишечника, а также болезнях печени и почек. В моей экспертной практике был случай, когда приступ язвенной болезни застиг водителя в пути. Боль в подложечной области была настолько остра и невыносима, что он, не задумываясь, попросту бросил руль. В результате — столкновение с другим автомобилем, тяжелая авария.

Нельзя не учитывать и возрастные особенности людей. Например, в темное время суток у пожилых водителей заметно ухудшается зрение. Они более подвержены ослеплению фарами встречных машин и не сразу адаптируются после этого. Восприятие, оценка информации в сложных дорожных ситуациях у них также замедленны.

Вывод один: здоровье водителя — важнейший фактор в обеспечении безопасности движения. Следовательно, необходимы и систематический медицинский контроль и беспрекословное выполнение рекомендаций специалистов. Мы же нередко, почувствовав недомогание, прибегаем к самолечению, не зная толком, как пагубно влияют на нашу работоспособность те или иные медикаменты. К примеру, снотворные и успокаивающие средства заметно снижают реакцию водителя, притупляют его внимание. Продолжительность их действия примерно 14 часов. Принятые вечером, они могут вызвать в утреннем рейсе нарушение координации движений, сонливость. Принимать эти лекарства без назначения врача категорически запрещено. Угрозу представляют и такие «безобидные» медикаменты, как аспирин и антибиотики, имеющиеся в свободной продаже. На какое-то время они действительно улучшают самочувствие, однако полностью не снимают ни болезни, ни тем более последствий, которые она может повлечь.

Итак, относитесь серьезно и тому, в каком состоянии вы садитесь за руль. Конечно, объективно оценить свои физические возможности, способность управлять машиной не каждый в состоянии. Но каждый водитель должен хорошо быть осведомлен о пределах допустимых для него нагрузок. И в этом вопросе большая роль принадлежит санитарному просвещению как на автопредприятиях, так и в коллективах обществ автомотолюбителей.

А. КУЗЬМИН,
кандидат медицинских наук
Гомельская область,
г. Мозырь



Растет благосостояние трудящихся нашей страны. Растет год от года и число владельцеа личных аатомобилей и мотоциклов. Покупка машины не только приятный и торжественный момент, она связана с аыполнением целого ряда формальностей — регистрацией транспортного средстаа в органах ГАИ, получением номерных знаков, заключением догоаора страхования и т. д. Значительное расширение продажи машин населению потребоаало дальнейшего соаершенствоаания и этой работы. В частности, три года назад были введены новые «Прааила регистрации и учета автомототранспортных средств», созданы новые структурные подразделения ГАИ — регистрационно-экзаменационные пункты и отделения. Такая специализация позаолила значительно улучшить дело и а этой сфере обслужиаания граждан. О том, как происходит сейчас процедура вступления в свои права человека, который приобрел в личное пользование аатомобиль или мотоцикл, рассказывает по нашей просьбе начальник МРЭО-1 Управления ГАИ ГУВД Мосгорисполкома Виктор Иванович КАПРАН.

«Прошу поставить на учет...» С таким заявлением только в наше межрайонное РЭО в прошлом году обратилось более 23 тысяч человек. С этим объемом работы справиться, как вы понимаете, не просто, а если бы все происходило так, как было несколько лет назад, то, по всей вероятности, и не удалось бы. Покупать машину приходилось в одном месте, регистрировать — в другом, платить за техосмотр и другие сборы — в третьем, оформлять страховку — в четвертом, а доверенность, скажем, члену семьи — в пятом. Представляете, сколько это требовало сил и времени. Не один день потратишь, пока получишь все необходимые документы. Сейчас все происходит иначе.

Названные службы находятся буквально под одной крышей при техническом центре Главмосавтотранса. Получив автомобиль, так сказать, в полной боевой готовности, то есть после соответствующей предпродажной подготовки, его владелец тут же в отделении сберегательной кассы оплачивает технический осмотр машины, стоимость номерного знака и технического паспорта, а также вносит ежегодный государственный сбор с владельцев транспортных средств. Работники кассы, специализи-



Составить заявление о регистрации машины и другие документы по таким образцам недолгое дело.



Коротний техосмотр. Надо еще раз сверить все данные, которые будут внесены в технический паспорт автомобиля.



Общий вид операционного зала МРЭО-1 Москвы.

НА ДОРОГАХ

ЧССР. Разработан специальный прибор для дорог, наиболее подверженных обледенению. Когда температура опускается ниже нуля, а влажиость воздуха высока, он будет зажигать на обочинах светящиеся табло с иадписью «Внимание, гололед!» Одиовременно предупредительный сигнал о появлении гололеда будет посылаться по радио дорожной службе.

ЮГОСЛАВИЯ. Начато строительство объездных дорог. Кольцевая автострада вокруг Белграда протянется иа 50 км, в иее вольются все дороги, ведущие в столицу. Кольцо под Загребом длиной 35 км включит пять больших пересечений в разных уровнях. Подобные магистрали возникиут также вокруг Риеки, Сараева и Сплита.

АВСТРАЛИЯ. На дорогах установлены первые радары-автоматы, которые следят за соблюдением водителями режимов скорости. Одного заряда фотопленки хватает для фиксации 200 нарушений.

АВСТРИЯ. После введения обязательного использоваиия ремней безопасности за год число погибших на автострадах уменьшилось на 63,2%, на остальных дорогах — на 18,3%.

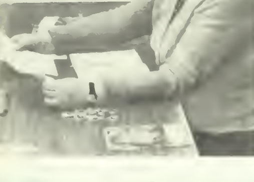
БЕЛЬГИЯ. Проверка показала, что 80% всех эксплуатируемых моторных транспортных средств имеют те или иные технические иеисправности. Чаще всего в осветительиой и тормозной системах. Водители утверждают, что одна из причин этого — высокая стоимость технического обслуживания.

ВЕЛИКОБРИТАНИЯ. Сконструирован прибор, который звуковым сигналом указывает водителю на ошибку в управлении автомобилем, повышающую расход бензина, износ машины или опасную на скользкой дороге. Все такие просчеты регистрируются, и по окончании езды водитель может подсчитать, сколько ошибок сделал.

ДАНИЯ. Повышенный уровень шума и большая загазованность воздуха в центральиых районах Копенгагена стали опасными для здоровья проживающих здесь людей. Принято решение запретить в связи с этим проезд в центр города тяжелых грузовых автомобилей.

США. Какова вероятность остаться в живых при столкновении автомобилей? По





Спустя буквально 20—30 минут вы получаете номерные знаки и технический паспорт автомобиля.

Тут же можно заключить договор с Госстрахом на возмещение материальных убытков от аварий.

ровавшиеся на таких платежах, ошибиться в сумме не дадут, но все-таки напомню: за техосмотр, паспорт и номер машины любой марки платится 13 рублей, а государственный сбор в зависимости от мощности двигателя составляет от 11 до 20 рублей. Если машина приобретается во втором полугодии, то сумма государственного сбора сокращается наполовину.

Образцы заполнения всех квитанций, а также заявлений для регистрации машины представлены на стендах. Дежурный госавтоинспектор даст при необходимости любую консультацию по этим вопросам. Затем он осмотрит автомобиль, сверит номера базовых агрегатов, укомплектованность его аптечкой, знаком аварийной остановки и огнетушителем. Теперь вы можете вернуться в операционный зал РЭО, где через несколько минут паспортисты оформят все документы и выдадут вам номерной знак. На все это в целом при «пиковых нагрузках» у нас уходит около часа, а в обычные дни не более 30 минут.

Здесь же работает и агент Госстраха. Вы можете застраховать и себя, и свой автомобиль. Дело это, разумеется, добровольное, но выгоды страхования очевидны, и откладывать заключение договора мы не советуем.

Как известно, автомобиль регистрируется на одно лицо, на того, кто значится в справке-счете магазина, продавшего его. Если же вы хотите, чтобы машиной могли управлять в ваше отсутствие родственники (сейчас в семьях часто несколько водительских прав) или знакомые, без услуг нотариуса вам не обойтись. У нас открыто и отделение нотариальной конторы, где вам оформят такие доверенности.

Теперь, когда все формальности соблюдены, можно и в путь. Счастливой вам дороги!

Осталось сказать, что приблизительно так же организована работа регистрационно-экзаменационных подразделений ГАИ во многих крупных городах страны.

Теперь можно и в путь.



Фото А. Смирнова

ВСЕГО СВЕТА

данным национального союза за безопасное движение на дорогах, при скорости 114 км/ч она очень мала, при скорости от 81 до 97 км/ч — вероятность уцелеть 13%, от 64 до 81 км/ч — 88%, а от 49 до 64 км/ч — 97%. 50—60 км/ч — оптимальная скорость движения с точки зрения безопасности.

США. Министерство транспорта издало распоряжение, согласно которому до 1984 года все американские легковые автомобили будут снабжены противоударными воздушными подушками. Разрешено вместо подушек монтировать ремни безопасности, если они при закрытии дверцы автоматически обхватывают водителя и пассажиров.

ФРАНЦИЯ. Частые штрафы за нарушение правил стоянки так разгневали одного парижского владельца автомобиля, что он решил выместить свою злость на... автоматах, установленных на автостоянках. Полиция схватила его в тот момент, когда он начинал пилить девятый автомат. «Пильщик» приговорен к трем месяцам тюремного заключения.

ФРГ. Журнал «Феркерсрундшау» сообщает, что ДТП, вызванные сном водителя за рулем, случаются чаще, чем можно было бы предположить, и рекомендует при первых признаках утомления поставить автомобиль в тихое место, чтобы поспать минут 20 или просто закрыть глаза на некоторое время медленно слегка помассировать веки.

ШВЕЦИЯ. Городские власти Стокгольма намерены в будущем году ограничить въезд личных автомобилей в центр столицы в часы пик. Предлагается, чтобы каждый, кто хочет проехать в центр от 7 до 9 часов утра, ежемесячно вносил бы за это определенную плату. Специальное удостоверение об уплате взноса, прикрепленное к лобовому стеклу, будет служить пропуском. Без такого удостоверения смогут проезжать только автомобили, в которых будет более трех пассажиров. Надеются, что такая мера поможет разгрузить центральные улицы столицы.



В последнее время печать уделяет все больше внимания безопасности движения. В редакциях многих областных и городских газет появились общественные советы по этой теме, на полосах — постоянные рубрики. Радует и разнообразие публикуемых материалов. Если прежде дело обычно сводилось к хронике дорожных происшествий, то сегодня в поле зрения прессы буквально все аспекты этой сложной, многогранной проблемы. С интересной, на наш взгляд, статьей выступил недавно в газете «Вечерний Таллин» начальник ГАИ столицы Эстонии Вальтер Соо. Мы перепечатываем ее с небольшими сокращениями.

Есть группа водителей — как любителей, так и профессионалов, которые сами себя возвели в категорию асов, мастеров вождения. Порой и знакомые их по различным причинам — из лести ли, по незнанию ли, но поддерживают это самомнение. И действительно, чем не ас? Скорость держит бо́льшую, чем дозволено, «баранку» — одним пальцем, повороты берет — покрышки визжат. Машина чуть на два колеса не поднимается, а перед перекрестками тормозит — из-под колес дым! Словом, гонщик. Не езда — автородео. Вот только автоинспекция зря придирается — таким мастерам вождения можно было и немного больше позволить...

Не стану утверждать, что каждый такой водитель-лихач не может управлять автомобилем. Отчего же, допускаю вполне, что он в достаточной степени овладел навыками управления, даже некоторый опыт вождения имеет. Но назвать его асом не решусь — необъективная это будет оценка.

На мой взгляд, одних навыков управления автомобилем для того, чтобы стать отличным водителем, далеко недостаточно — следует еще управлять автомобилем в одном, общем ритме дорожного движения, в пределах законов его — правил. Что если для примера взять отличного водителя-англичанина и без предупреждения о том, что он находится в стране с правосторонним движением, выпустить в час пик за рулем быстроходного автомобиля на дорогу. Ручаюсь, что через минуту-другую он совершит аварию. И это несмотря на то, что водитель отличный. А не такой ли «англичанин» лихой автолюбитель, который считает, что для него, с его навыками вождения, с его искусством и реакцией безопасная скорость движения не 60, а 80 километров в час. А будь в городах и населенных пунктах установлена именно такая скорость, наш «мастер» вписался бы в общие рамки? Ничуть не бывало! В том-то и причина, что мы имеем дело с человеком, который считает себя водителем лучше, чем окружающие, человеком вне правил. И при норме 80 он ездил бы по городу уже на сотню километров в час.

Вспоминается модный сейчас анекдот про водителя, который все перекрестки пересекает на красный сигнал светофора, каждый раз поворачиваясь и подмигивая пассажиру: «Мастер едет!» Внезапно «мастер» тормозит при зеленом сигнале. «Почему?» — удивляется пассажир. «А вдруг там, на поперечной дороге, тоже «мастер»!» Смешно? Скажете, таких мастеров не бывает? К сожалению, встречаются, и не так уж редко.

Я начал речь о водителях и их отношении к правилам. Практика показывает, что человек, воспитанный на уважительном отношении к таким, казалось бы, далеким от движения понятиям, как нормы поведения в быту, соблюдение социалистической законности и т. д., в свою очередь уважительно относится и к Правилам дорожного движения. А это значит, не совершает аварий. Могут возразить, что между этими понятиями нет никакой связи. Тут уж позвольте взять в свидетели мой опыт работы на посту начальника городской автоинспекции, да и весь предыдущий опыт работы на автотранспорте. Так вот, дисциплинированный человек не делает для себя никаких исключений в соблюдении законов — будь то законы уголовные, законы трудовые или правила движения. Не спорю, он вправе не согласиться с теми или иными положениями, возражать против них, но, пока они действуют как законы, он их выполняет! Внутренняя порядочность не позволит такому водителю ехать со скоростью 60 км/ч там, где дозволено 40, не позволит ему повернуть там, где разрешено ехать только прямо.

Между прочим, законы и правила пишутся с расчетом на таких людей, и их большинство. В меньшинстве как раз «асы» и «мастера», о которых идет речь. Причем, в подавляющем меньшинстве. Будь это не так, можете себе представить, какой цифры достигла бы аварийность. Она и сейчас могла бы быть намного меньше. Но мешают все те же «мастера» с высоким самомнением. Это они, несмотря на наши постоянные рекомендации соблюдать безопасную дистанцию, «подкрадываются» под задний бампер идущего впереди автомобиля, а затем «таранят» его на всем ходу... Вот, скажем, на участке улицы Эндла в нашем городе выставлены на разделительной полосе заметные всем щиты с надписями: «Неправильная дистанция — авария!», «Неправильная скорость — авария!» Эти призывы — отнюдь не досужий вымысел ГАИ: именно на этом участке дороги происходит подавляющее большинство наездов на притормозившие впереди транспортные средства (попутные столкновения). Казалось бы, прочитал — глянь на движущегося впереди, не близко ли он, сбавь немного «газ»... Но скользят «мастера» равнодушным взглядом по плакатам. Добавляют «газ» — не для них написано, для новичков и неумех! А потом этот «мастер» слезно просит меня: «Наказывайте за аварию как хотите, только в газете не публикуйте — неудобно перед знакомыми!» Еще бы, конечно, неудобно, репутация «аса» подмочена.

Это еще хорошо, если хоть сам понимает, что виноват, а то порой большое самомнение и неуважительное отношение к своим коллегам по «баранке» приводит и к другому. Помнится, предстали перед комиссией двое — водитель автобуса и автолюбитель. Авария — автобус сбил светофор. Однако водитель автобуса, который чуть не ударил сзади «Жигули», обвинял другого — тот, мол, неоправданно резко затормозил, хотя в светофоре только начал мигать зеленый свет.

В самом начале разбирательства выяснилось, что светофор в этом месте вовсе не мигает — переключение на желтый происходит сразу.

— Ну ладно, тут я ошибся немного,— сдается водитель автобуса, — все равно ВАЗ посреди дороги встал, мне объехать его негде было. Вот, чтобы его не ударить, и свернул в сторону, сбил светофор...»

«Так, выходит, — спрашиваю, — «Жигули» вам помешали?»

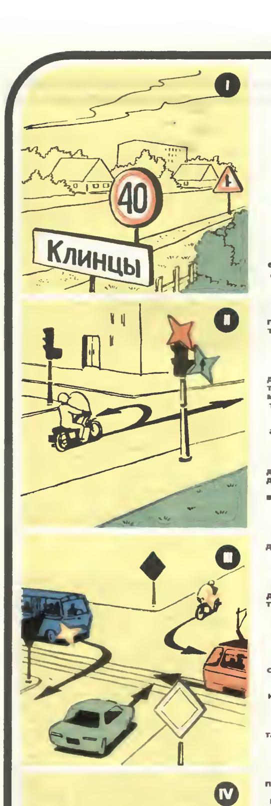
«Ну да! — отвечает. — Если бы он не встал, я бы и не тормозил, поехал бы...»

«...на желтый свет, — заканчиваю его мысль. — Следовательно, приближались вы к светофору с такой скоростью, которая не позволяла остановить автобус в случае смены сигнала. Так и произошло. И водитель «Жигулей» тут не виноват — он-то успел остановиться, когда зажегся желтый свет. Вы не успели».

Вот вам живой пример снисходительного отношения к правилам и автолюбителям, — мол, катаются буквоеды, на каждый желтый свет тормозят, на перегонах 60 на спидометре держат, словом, не дают работать, портят погоду нам, «мастерам вождения»!

Однако я продолжаю утверждать — и статистика аварийности тому порукой, — что «портят погоду» эти самые лжеасы. И беда не только в том, что они сами ездят рискованно, на волосок от аварии — нередко молодые водители берут с них пример. А дурной пример заразителен.

В. СОО,
начальник ГАИ УВД горисполкома,
подполковник милиции



ЭКЗАМЕН НА ДОМУ

I. На какое расстояние действует знак ограничения скорости?

до ближайшего перекрестка	до конца населенного пункта
1	2

II. В каком из показанных направлений можно двигаться при таком сигнале светофора?

в любом	только прямо
3	4

III. В какой последовательности должны проехать перекресток эти транспортные средства?

мотоцикл трамвай автомобиль автобус	автомобиль автобус мотоцикл трамвай	автомобиль мотоцикл трамвай автобус
5	6	7

IV. Где должен остановиться водитель перед выездом на главную дорогу?

в положении А	в положении Б	в любом из показанных положений
8	9	10

V. В каком направлении может двигаться водитель?

только А	А и Б	в любом
11	12	13

VI. В какой последовательности должны проехать перекресток эти транспортные средства?

трамвай мотоцикл автомобиль	мотоцикл автомобиль трамвай
14	15

VII. Можно ли стоять в этом месте, ожидая пассажиров?

нельзя	можно, если это не помеха водителям автобусов
16	17

VIII. Можно ли совершить здесь такой обгон?

можно	нельзя
18	19

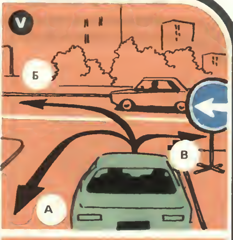
IX. Надо ли согласовывать с ГАИ перевозку груза высотой 3 метра?

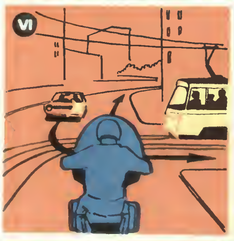
надо	не надо	по усмотрению водителя
20	21	22

X. В каком месте надо прижать пальцами кровоточащий сосуд, чтобы остановить кровотечение?

выше раны	ниже раны
23	24

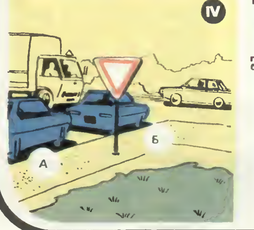
Ответы — на стр. 39











В МИРЕ МОТОРОВ



КОРОТКО

● ● ●

Завод «Шкода» (ЧССР) в 1978 году планирует изготовить 50 автомобилей модели «130РС» для гонок и ралли. Эти машины будут соответствовать международным техническим требованиям группы А2.

● ● ●

Австралийские автомобили «Холден-премьер», оснащенные роторным двигателем «Мазда-РИкс5» и имеющие новую облицовку радиатора, поступают в Японии в продажу под маркой «Мазда-роудпейсер». Эта модификация предназначена только для экспорта.

● ● ●

Хотя фирма «Роллс-Ройс» (Англия) никогда не публикует данных о мощности двигателей на своих автомобилях, предпринимались попытки на стороне испытать ее моторы на стендах. По сведениям итальянского журнала «Кваттроруоте», двигатель модели «Сильвер шэдоу II» развивает мощность 200 л. с., а «Фантом-VI» — 240 л. с.

● ● ●

ФИАТ с конца года начинает оснащать свои легковые модели «131» и «132» дизелями мощностью соответственно 55 л. с. (1995 см³) и 70 л. с. (2445 см³).

● ● ●

За последние годы в США резко возрос интерес покупателей к джипам. «Дженерал Моторс» в 1976 году изготовил 256 000 таких машин против 50 000 в 1971 году, «Форд» — 140 000 против 40 000, «Америкен Моторс» — 89 000 против 33 000, «Крайслер» — 65 000 против 8000.

● ● ●

Среди современных легковых автомобилей наиболее совершенным по аэродинамике считается кузов машины «Ситроен» семейства «Це-Икс». Коэффициент обтекаемости, обозначаемый латинскими буквами СХ, у него равен 0,3.

● ● ●

Для 24-часовых гонок в Ле-Мане (Франция) завод «Порше» подготовил новую спортивную модель «935» с турбонагнетателем, четырьмя клапанами на цилиндр и водяным охлаждением головок. Мощность — 810 л. с.

● ● ●

До сих пор лишь два завода выпускают легковые автомобили с пятицилиндровыми двигателями — «Мерседес-Бенц» и «Ауди» (ФРГ).

● ● ●

После восьмимесячных испытаний двадцати разных моделей мотоциклов шведская армия остановила выбор на отечественной машине «Хусиварна-милитари» класса 250 см³ (24 л. с.) с автоматической трансмиссией. Выпуск этой модели, базирующейся на испытанной кроссовой «Хусиварне», начинается осенью 1978 года.

● ● ●

Японская автомобильная промышленность в немалой степени зависит от требований экспортного рынка. В 1977 году из 8,51 миллиона машин, изготовленных в стране, более половины (4,35 миллиона) было вывезено.



«ТАТРА-815-АГРО»

Новый грузовой автомобиль повышенной проходимости с самого начала был задуман специалистами завода «Татра» как универсальная машина для специфических условий работы в сельском хозяйстве. Модель «815-агро» — это шасси грузоподъемностью 11 тонн, на котором могут быть смонтированы различные специализированные кузова: для перевозки скота, кормов, удобрений, цистерны, самосвалы и т. д. На снимке — машина, кузов которой оборудован разбрасывателем органических удобрений.

Автомобиль обладает характерными чертами, присущими грузовикам этой марки. У него хребтовая трубчатая рама, дизель воздушного охлаждения (10 цилиндров, 266 л. с. при 2200 об/мин), независимая подвеска всех колес. Упругим элементом в передней подвеске служат торсионы, в задней — пневматические баллоны.

Для обеспечения высокой проходимости «Татра-815-агро» оснащена 10-ступенчатой коробкой передач, приводом на все колеса, блокировкой дифференциалов, широкопрофильными шинами. У всех колес одинаковая (1982 мм) колея.

По габариту новый грузовик близок к нашему ЗИЛ—131. База машины — 3700 мм, база тележки задних колес — 1320 мм. Длина шасси — 7450 мм. Снаряженный вес шасси — 8700 кг. Скорость — 80 км/ч.

СОЗДАННЫЙ ДЛЯ ПУСТЫНЬ

Идея разработки серийного «сверхскоростного» вездехода родилась в США, где автомобильные гонки на пустынных трассах дело регулярное. Для таких суровых состязаний готовили до сих пор либо багги, либо модернизованные джипы. Обобщая накопленный опыт, калифорнийский институт «Мобилити Текнолоджи Интернешнл» спроектировал машину под названием «Гепард», по-английски «Читэх».

Эти автомобили, которые строит теперь итальянская фирма «Ламборгини», снабжены 5,9-литровыми двигателями «Крайслер» и даже в стандартном исполнении куда быстроходней гепардов, которые могут бежать со скоростью 120 км/ч — скорость же «Читэха» около 150 км/ч.

У нового джипа — пространственная рама, построенная заодно с так называемым каркасом безопасности. Передняя и задняя панели кузова откидываются полностью — как у автомобиля «Ламборгини-миура» 12 лет назад. Кузов без дверей, легкий тент защищает от солнца. В передней части смонтирована электрическая лебедка. Багажник (сзади) предусмотрен для вещей общей массой до 400 кг; рядом — гнезда для канистр с бензином и водой.

Двигатель расположен перед задней осью (доступ к нему возможен через люк между спинками задних сидений) и сблокирован с трехступенчатой автоматической трансмиссией «Фулл-Трэк». По утверждению конструкторов, такая трансмиссия для джипов — значительный шаг вперед: она дает возможность более четко соотнести скорость скольжения колес по грунту и сопротивление на каждом колесе и соответственно им установить наивыгоднейшую величину крутящего момента, передаваемого на каждое из четырех ведущих колес. Шины — бескамерные диаметром 0,902 м и шириной 0,356 м. Внутри основной шины находится другая, дополнительная, малого диаметра, предназначенная крепко держать основную шину на ободе при резких поворотах, а также подстраховать поврежденную шину, теряющую давление. База джипа — 2997 мм. Габарит — 4547×1879×1651 мм. Колея — 1524 мм, а клиренс только 279 мм (днище закрыто стальным листом). Въехав на препятствие, автомобиль преодолеет его скользя. Масса «Ламборгини-читэх» — ориентировочно около 2000 кг, но серийные образцы могут быть и легче.

Со стандартным двигателем (180 л. с.) автомобиль достигает скорости 100 км/ч с места за 11 секунд.

Принимая во внимание хорошую проходимость автомобиля и довольно низкий силуэт, военные специалисты нескольких стран уже заинтересовались «гепардами», которые пройдут испытания уже в качестве военной машины. В дополнение к выпускаемым в Италии автомобилям их стала строить в США и компания «Теледайн Континентал Моторс».

БРАЗИЛЬСКИЙ «ФОРД»

Первую продукцию сборочный завод Форда в Бразнлнн начал дааать в 1919 году. В 50-е годы собственное производстао постепенно вытеснило сборку. Сегодня пять предпрнятнй в стране выпускают в год 135 тысяч легиовых н 44 тысяча грузовых «фордов». Производственная программа очень пестра. Тут американские модели «Форд-маверии» и «Форд-гэлакси», видоизмененный «Рено-12» (ои называется «Форд-иорсель»), универсал «Форд-рураль» и джип «Форд-КЖ5». Последние ведут происхождение еще с тех лет, иогда в Бразилии действовал филнал «Виллиса», купленный в 1957 году фирмой «Форд до Бразил».

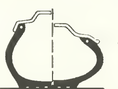
Именно эти две модели пользуются а стране неизменной популярностью. Прнчина ее — а прочности, простоте, нетребовательности к уходу, то есть начестаах, ценных а сельских районах. Пераая («Рураль») чуть больше нашего УАЗ—469 (длнна — 4547 мм, база — 2654 мм, масса — 2050 кг). У нее зависимая подвеска асех колес, осноаательная лонжеронная рама и пнаод только на задние иолеса. Модель «КЖ5» — тнпичный джип со асеми ведущими иолесами. Он иомпактней, чем «Рураль»: длина — 3444 мм, база — 2057 мм, масса — 1700 иг. Машины оснащены одинаиовыми двигателями (6 цнлнндров, 2301 см³, 91 л. с.), четырехступенчатыми иоробкамн передач. Скорость «Рураля» — 120 км/ч, «КЖ5» — 125 км/ч.



Слева — «Рураль», справа — «КЖ5».

ШИНЫ «ГУДЬИР-ЭЛЛИПТИК»

Все больше аатомобилистов проявляют сегодня заинтересованность в устройствах н приспособлениях, иоторые способствуют уменьшению расхода топлнва. Амернканская шинная монополия «Гудьнр» усмотрела в этом интересе выгодную «селлинг пойнт» (так заокеанские бнзнесмены называют особенность товара, иоторая делает его ходовым) и выброснла на рынок новую разновидность покрышек, названную «Эллиптик». Эти шнны нмеют эллнптнческое сеченне и более низиий профнль прн том же наружном днаметре, что шнроио распространенные радиальные. По сравненню с ними новые покрышки, иаи утверждает «Гудьир», дают экономию топлнва на 16,2%.

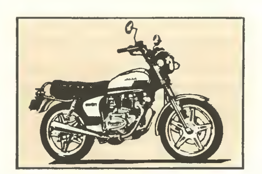


Сечение шин: обычной радиальной (слева) и эллиптической (справа).

«Эллиптик» является по существу разновидностью радиальных шин, работает с несиолько более аысоиим давлением воздуха, но без ущерба для мягкостн езды, долговечности и характеристик управляемости автомобиля. При равном наружном диаметре с радиальной шиной обычного тнпа «Эллиптии» благодаря меньшей высоте профиля позволяет нспользовать обод иолеса увеличенного днаметра н, следовательно, дает аозможность прнмеиять более эффективные тормоза.

«ХОНДА-КБ-400Т»

Каждая иовая машина этой известной маркн вызывает нитерес у любнтелей двухколесного транспорта. Последняя среди выпускаемых сегодня 22 моделей — «КБ-400Т» — привлекает внимание двухцнлнндровым двигателем с тремя (два впускных н один выпускной) клапанамн на цилнндр, «нетнпичным» рабочим объемом (408 см³), очень узким днапазоном оборотов (маисимальная мощность прн 7500 об/мнн, а маиснмальный ирутящий момент — прн 6500 об/мин), пятиступеичатой коробкой передач и штамповаными из лнстовой стали спицамн иолес.



Двухцилиндровый четырехтактный даигатель «Хонды-КБ-400Т» мощностью 27 л. с. работает на бензине с октановым чнслом 98 (степень сжатия 9,3) и обеспечивает скорость 145 им/ч. Он оснащен электростартером. Для довольно тяжелой машины (масса в снаряженном состоянии 180 иг) потребовалнсь эффективные тормоза: дисковый переднего колеса и барабанный заднего.

Переднне н заднне шины имеют разные размеры (соотаетственно 3,60—19 и 4,10—18 дюймов). Цена новой «Хонды» составляет оиоло полоаниы цены легиоаой машины класса иашнх «жигулей».

ДВА ИЗ СЕМНАДЦАТИ «ХОЛДЕНОВ»

Австралийская аатомобильная промышленность делает а год около 350 тысяч машин. Среди пяти основных предпрнятий страны, которые являются филиалами амернианских н японских фнрм, ведущее положение занимает «Холден», прннадлежащее «Дженерал Моторс». На долю «Холдена», в производственной программе которого 17 легковых моделей и их моднфикаций, приходится оиоло трети всех изготовляемых в Австралии автомобилей.

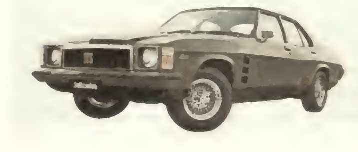
Все модели «Холдеи», иачиная с самой первой, 1948 года, не являются собственными разработками. Онн сиомбинированы нз кузовоа, двигателей, трансмиссий, узлоа подвесии, сконструированных и выпускаемых предприятиямн «Дженерал Моторс» в других странах («Шеароле», «Опель», «Воисхолл», «Исудзу»), и орнгинальны в них лнщь деиоративные элементы аиешнего оформления и интерьера.

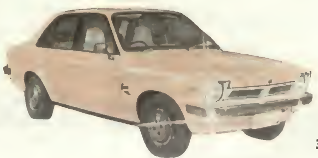
На 85% автомобили состоят из деталей, изготовленных в Австралии. При этом штамповка и сварка элементов кузова ведутся полностью саоими силами. На семи заводах «Холден» работает оиоло 30 тысяч челоаек.

Самой дорогой машиной а ассортименте моделей «Холден» является «Монаро-ГТС» — типичный амернканский автомобнль, а самым дешевым — «Джемнни», машина европейсиого типа. В целом, в Австралии преобладают автомобили класса нашей «Волги».

«Холден-монаро-ГТС». Двигатель — 8 цилиндров, 4142 см³ или 5044 см³, 161 л. с. или 216 л. с. 4 передачи. Дисковые тормоза на всех иолесах. Масса — 1475 иг. Длина — 4844 мм. Скорость — 170 или 180 им/ч.

«Холден-джемини». Двигатель — 4 цилиндра, 1584 см³, 85 л. с. 4 передачи. Дисковые тормоза на передних иолесах. Масса — 882 иг. Длина — 4120 мм. Скорость — 150 им/ч.





Автомотоспорт и его мастера

ВЕРИТЬ В СВОЮ ЗВЕЗДУ



Встреча с Владимиром Кавиновым была назначена на двенадцать дня — он сам назвал это время: «Как раз закончится тренировка, и мы сумеем спокойно поговорить. Дело ведь не в том, что обо мне будет написано. Просто хочется, чтобы о нашем виде спорта знали больше, чтобы как можно больше мальчишек увлеклись мотокроссом».

Но Владимир задержался.

— Извините, у нас интересный разговор с ребятами завязался.

Его внешность никак не сходилась с моим представлением о мотоспортсменах. Казалось, что они должны быть парнями крепкими, видными. А тут невысокого роста молодой человек.

— Нам часто приходится выступать за рубежом: то этапы мирового первенства, то другие состязания, — говорил Кавинов потом, когда, удобно устроившись в боксе, мы начали беседу. — Конечно, знаем всех гонщиков. Смотришь: то один не приехал, то другой. Все ребята из капиталистических стран. Спрашиваем — почему? В ответ — пожимание плечами или более конкретно: денег нет. Для нас странно. Как же так, речь же идет о чести родины. Вот и вспоминаешь изумленные, иногда неверящие глаза западных кроссменов, когда они слышат от нас о мотосекциях в пионерских дворцах, бесплатных тренировках в клубах.

Владимир помолчал немного, а потом добавил:

— Я это к тому, что мы не раз с ребятами о новой Конституции говорили. Каждая ее статья для нас не абстракция. Я, например, с детства ощущал на себе реальность того положения, где говорится о создании всех условий для занятий спортом.

Ковров — старинный русский город на древней русской земле Владимирщине. Он издавна славится мастеровыми людьми, специалистами на все руки, которые, если надо, подобно тулякам, тоже смогут подковать блоху. Кавинов родился неподалеку, в поселке рабочих, где о человеке, как и в Коврове, прежде всего судят по отношению к труду. Отец Владимира, Иван Петрович, среди самых уважаемых: ветеран войны, отличный производственник, знатный токарь на местной ткацкой фабрике. По стопам главы семьи пошел старший сын Евгений. Быстро освоил сложное токарное искусство. Однако потянуло его на завод, где изготовляют известные на всю страну мотоциклы «ковровцы». Пришло время, а соседним цехе, сборочном, занял место у слесарного верстака младший Кавинов, Владимир. Он только что окончил профессионально-техническое училище.

Запах масла стал для него родным. Участок был экспериментальный, сюда после испытаний привозили мотоциклы. Вместе с товарищами Владимир старательно разбирал машины, искал причины неисправностей. И день за днем все глубже вникал в их конструкцию.

Но в то время спорт его не очень-то волновал. После работы прибегал домой, обедал наскоро, переодевался и, подхватив футляр с аккуратно уложенным кларнетом, мчался в клуб на репетицию.

И вдруг все разом изменилось. Другие звуки завладели Владимиром.

Увидел как-то мотогонки в Коврове, и настолько сильное впечатление они произвели, что решил: вот занятие по моему характеру. Тут есть все, чтобы себя утвердить.

Юрий Игнатьевич Трофимец, мастер спорта, в прошлом львовянин, руководивший мотосекцией на заводе, сейчас, очевидно, не припомнит детали первой встречи с Кавиновым. У него занимались десятки парней, ведь мотоспорт в Коврове, пожалуй, популярнее футбола, а уж остальных видов спорта — подавно. К тому же Трофимцу было на кого обращать внимание. Евгений Петушков, Вячеслав Красноощеков, Борис Динабург обещали вырасти в классных мастеров. Если что у тренера и отложилось в памяти, так это то, что Владимир, наверное, единственный из новобранцев секции никак не мог справиться со вступительным испытанием: проехать на велосипеде на одном колесе.

Юрий Игнатьевич не торопил молодого спортсмена. Он видел, что рабочий парень упорен, и ничего, если первые шаги в мотоспорте даются ему трудно. Так было, например, когда Владимир осваивал «разгон—торможение» или езду на заднем колесе. Прошло немало времени, прежде чем тренер сменил недовольное покачивание головой на улыбку.

— Трофимец заставлял нас работать на тренировках порой на пределе сил и при этом нногда здорово ругал: мол, лентяи вы, ничего путного от вас не дождешься. — Володя оживился, вспоминая годы спортивной юности. — Закончив занятия, мы клялн все на свете: хватит, нельзя же каждый день уставать до такой степени, когда ног и рук не чувствуешь. Сколько времени даже на танцах не были. А утром, собираясь на завод, я машинально прихватывал сумку с тренировочной формой. Едва кончилась смена — бегом в секцию. Теперь-то мне понятно, чем удерживал нас тренер. Занятия отличались выдумкой, не походили одно на другое, не было в них отталкивающей монотонности. Нам все казалось интересным, и я знаю сейчас, какой талант и опыт надо иметь тренеру, чтобы проводить принцип постепенности, ухитряясь усмирять пыл полных сил и чрезмерного честолюбия парней, готовых в спорте перешагнуть через класс, а то и два.

Наконец настал час, когда Владимиру предложили сесть на настоящую кроссовую спортивную машину. Он настолько опешил от неожиданности, что забыл застегнуть шлем. Открыв «газ» до отказа, сорвался с места. Ему казалось, раз мотоцикл спортивный — значит, нужно уже со старта выжимать из него все. Но когда он подъехал к Юрию Игнатьевичу, тот сердито сказал: «Научись для начала как следует трогаться с места». Больше ничего. Этих слов было достаточно, чтобы понять, как относится тренер к «удальству» Кавинова.

Начинающий спортсмен особенно хорошо понял, как много ему еще надо учиться, когда впервые увидел в гонке Виктора Арбекова, воспитанника досаафовского автомотоклуба из подмосковного города Подольска, нашего первого чемпиона мира по кроссу. Владимир наблюдал за тем, как мастер преодолевал знакомую и ему трассу, и сравнивал его действия со своими. «Вот здесь я шел напролом, — размышлял он, — а Арбеков объехал кочку и, не сбавляя «газа», пошел на подъем. Выиграл несколько секунд. Перед тем поворотом слегка притормозил, но зато вписался в него — ни сантиметра лишнего. Меня же вынесло к краю бровки. Время потерял, и двое меня объехали». С тех пор Кавинов считает манеру езды Виктора Арбекова эталоном технического мастерства.

Наверное, вот это умение видеть и анализировать сильные стороны соперников и свои собственные слабости, отличное знание техники помогли Владимиру быстро достичь спортивных высот. Через несколько месяцев после памятной встречи с Арбековым он принял старт в зимнем мотокроссе. Тяжелейшую обледенелую трассу сумело пройти лишь пятеро гонщиков. Кавинов был среди них. Затем в эстонском городе Выру, где выступали почти все сильнейшие кроссмены страны, никому не известный парень из Коврова уверенно занял первое место. О нем заговорили специалисты мотоспорта, когда Влади-



мир в том же, 1966 году получил первую в своей жизни чемпионскую награду, победив в первенстве СССР среди юношей в классе 125 см³.

Сам Кавинов считает, что ему всегда везло с наставниками. Когда его призвали на военную службу, он оказался во Львове. В те годы здесь был один из лучших мотоциклетных коллективов — спортивный клуб армии. Занятиями тут руководил заслуженный тренер Украины Владимир Бондарчук, известный специалист, воспитавший немало чемпионов страны. Потом Кавинов переехал в столицу республики и стал членом еще более именитого коллектива — киевского спортивного клуба армии. С тех пор и поныне он вновь тренируется у Юрия Игнатьевича Трофимца, много лет возглавляющего сборную команду страны в классе 250 см³.

Видимо, нет смысла говорить о всех стартах, международных и всесоюзных, Владимира Кавинова. За четырнадцать лет в мотоспорте их было множество— победных и неудачных. Он пять раз становился чемпионом страны, шесть раз — призером. Очень быстро пришла к нему слава самого стабильного, самого техничного гонщика. И действительно, сходов из-за неисправностей машины у Владимира, наверное, меньше, чем у любого нашего кроссмена. Причина проста — он тонко чувствует возможности мотоцикла, умеет на каждой трассе выбрать оптимальные режимы движения. Знания у него на уровне инженера-испытателя. Любопытно, что на вопрос, в каком месте дистанции он предпочитает обгонять соперников, Кавинов ответил: «При входе в поворот». На такой сложный прием может решиться гонщик, в совершенстве овладевший всеми секретами езды. Сам же Владимир считает, что окончательно поверил в свои силы в 1971 году, когда на трассе «Юкки» под Ленинградом на этапе чемпионата мира выиграл в присутствии 150 тысяч зрителей оба заезда у самого Жоэля Робера, считавшегося непобедимым. В том сезоне бельгиец стал чемпионом, а Кавинов занял общее восьмое место.

Впрочем, не все было гладко в его спортивной биографии. На целых три года он оказался за бортом сборной команды страны. Может быть, и не стоило бы вспоминать сейчас об этом. Но здесь-то и проявился характер человека, его преданность спорту. Кавинов выбрал единственно правильный путь: доказать делом всем и прежде всего самому себе, что случившееся — не более чем недоразумение. Упорным трудом, самозабвенной любовью к кроссу Владимир каждый день приближал возвращение в главную команду страны. В те три года он не проиграл, кажется, ни одного соревнования. Радовался за своего товарища Геннадия Моисеева, ставшего чемпионом мира, и упорно работал, веря, что настанет день, когда они вместе выйдут на старт мирового первенства.

Этот день настал в апреле 1976 года. «Невероятно трудно было, — вспоминает Владимир. — Первый этап в Испании. Ответственность огромная. А тут еще дает о себе знать прошлогодняя травма Моисеева. Сам я, готовясь к соревнованиям, кажется, перетренировался. Мотоциклы-то стали иными, более мощными, они требуют несколько другой манеры езды. В общем, чемпионат мы начали слабо. И лишь после четвертого этапа в Польше, где я выиграл заезд, все вошло в норму».

Неизвестно, как закончился бы тот чемпионат, если бы на десятом этапе в Голландии Моисеев и Кавинов не сошли с дистанции из-за уникального случая — кончился в баках бензин. Несмотря на успешные выступления в Англии, Швеции и Финляндии, им не удалось догнать лидера Х. Микколу, который в итоге опередил Моисеева всего на одно очко. Владимир впервые поднялся на пьедестал почета мирового чемпионата, на его третью ступень, ступенью выше стал Геннадий Моисеев, и, таким образом, тоже впервые двое наших кроссменов завоевали медали столь высокой пробы.

А в прошлом году нашим гонщикам уже не было равных. Вопрос стоял только так — Моисеев или Кавинов? Первый из них выиграл двенадцать заездов из двадцати четырех, второй победил четырежды. Но не эти счастливые финиши больше запомнились ему. На одном из этапов, знакомясь с трассой, Кавинов столкнулся с зарубежным гонщиком. Врачи констатируют: сотрясение. К тому же невозможно повернуть шею. Никто не упрекнул бы Владимира, пропусти он этот этап. Впереди оставалось еще немало заездов. Очки, набранные прежде, гарантировали устойчивые позиции в группе лидеров. Но Кавинов убеждает товарищей: «Я должен, обязан выступать. И Гене надо помочь. Одному ведь очень сложно бороться со столькими соперниками».

У Кавинова, конечно, выдавались и куда более удачные заезды. Но в тех двух он боролся с какой-то особой жаждой, к удивлению многих, рисковал, обходя конкурентов на тех участках, где другие осторожничали, страховались от падений. И в итоге — третье место. «Храбрость — это до конца осознанная ответственность». Если приложить слова писателя Павленко к Владимиру Кавинову, уточним: ответственность комсомольца, мастера спорта СССР международного класса перед Родиной, коллективом, товарищами.

В 1977 году он поднялся на вторую ступень мирового пьедестала почета, а Геннадий Моисеев шагнул с нее на первую.

Спрашиваю Владимира:

— Теперь в вашей коллекции не хватает лишь победной награды?

— Для нее надо еще столько работать. Пока у меня немало слабостей. Со стороны, может, они не так заметны, но мне-то известны. — Владимир взглянул на часы. — Извините — пора: вторая тренировка скоро начинается. Надо мотоцикл проверить.

За окном, не переставая, лил осенний дождь. Я представил, в какое грязное месиво превратил он кроссовую трассу. Сегодня это, возможно, не кавиновская трасса. Он любит больше сухие, каменистые. Но многократный чемпион страны, двукратный призер мировых первенств сделает все, чтобы завтра она была его. Такой характер у Владимира. Бойцовский характер. И орден «Знак Почета», которым воспитанник ДОСААФ, младший лейтенант из Киева награжден за высокие спортивные результаты, подтверждает это.

М. ШЛАЕН

г. Киев

Спорт на службе милиции



Ежегодно в Москве на традиционную встречу собираются ветераны нашего автомотоспорта. Людям, посвятившим чуть ли не всю жизнь мотору, судейству, организации соревнований, конечно, приятно вспомнить молодость, старты, которые закладывали основы нынешних автомобильных и мотоциклетных состязаний. На последней такой встрече речь зашла о динамовцах. И оказалось, что среди ветеранов присутствуют шесть заслуженных мастеров спорта, получивших это высшее звание, будучи членами популярного общества. Да, было время, когда «Динамо», которое, как известно, объединяет в своих рядах и работников управлений внутренних дел СССР, играло одну из ведущих ролей в нашем автомотоспорте. Вспомним хотя бы победы гонщиков этого общества в популярных мотокроссах на приз имени В. П. Чкалова, которые в первые послевоенные годы приравнивались к первенствам страны. Оно воспитало целую плеяду замечательных мастеров, и сейчас являющихся примером для молодых спортсменов. Это В. Карнеев, П. Баранов, Ю. Король, И. Астафьев, А. Вучин и многие, многие другие.

Но шли годы, и слава автомотоспортсменов-динамовцев меркла. А затем они вообще не появлялись на старте автомобильных и мотоциклетных соревнований. Впрочем, не только они. К сожалению, прекратили активную деятельность в этих видах спорта и ряд других обществ и ведомств.

Между тем автомотоспорт близок и нужен работникам служб внутренних дел. Милиционеры — водители патрульных и дежурных машин, инспекторы дорожно-патрульной службы ГАИ, уголовного розыска, участковые инспекторы, следователи — все обязаны мастерски управлять автомобилем и мотоциклом. В условиях интенсивного движения на улицах городов и дорогах от того же инспектора ГАИ требуется незаурядное водительское мастерство, чтобы, без риска самому попасть в критическую ситуацию и не создавая помех другим, быстро прибыть к месту транспортного происшествия или догнать пытающегося скрыться нарушителя.

Сейчас в высших и специальных средних школах милиции, других учебных заведениях МВД СССР под руководством опытных преподавателей и инструкторов слушатели и курсанты наряду с другими

дисциплинами овладевают искусством управления автомобилем и мотоциклом. Первоначальные навыки отрабатываются на тренажерах, затем — учебная площадка, езда по улицам вместе с инструктором и, наконец, самостоятельное управление автомобилем или мотоциклом.

Это обычная подготовка. А дальше учит практика, долгие годы самостоятельной работы. Жизнь, однако, требует более эффективных и быстрых мер для совершенствования кадров управлений внутренних дел как водителей. Задача сейчас стоит так: работник милиции должен уверенно управлять автомобилем или мотоциклом в любых условиях. И помощник в этом деле выбран, думается, самый надежный — автомотоспорт.

Первые шаги уже сделаны. В соответствии с приказом министра в органах внутренних дел проводятся массовые соревнования по автомобильному и мотоциклетному многоборью. Работники милиции соревнуются в скоростном маневрировании на патрульных УАЗ—469 и тяжелом мотоцикле типа «Урал» М—63 и МТ—10, в экономичном вождении и знании Правил дорожного движения.

В прошлом году состоялся первый чемпионат МВД СССР по автомобильному многоборью. Ему предшествовали зональные соревнования УВД РСФСР в Волгограде, Липецке, Свердловске и Новосибирске, а затем 16 команд собрались в Рязани, чтобы определить сильнейшую в Российской Федерации. Ею стала команда управления внутренних дел новосибирского облисполкома.

Финал чемпионата состоялся в Горьком. В упорной борьбе первое место завоевала 1-я сборная УВД РСФСР, за ней — 2-я сборная УВД РСФСР и команда МВД Узбекской ССР. Спортсмены ГУВД Ленинграда награждены призом Управления ГАИ МВД СССР за лучшее знание правил движения.

В нынешнем году второй чемпионат по автомобильному многоборью состоялся в Кишиневе. Зональные соревнования УВД РСФСР проходили в Архангельске, Ставрополе, Кемерово, Владивостоке, а финал Российской Федерации — в Омске.

Таким образом, первое, на что было обращено внимание, — это развитие массовых, доступных всем соревнований, имеющих выраженное прикладное значение. В МВД СССР отдают себе отчет в том, что характер состязаний сам по себе еще не обеспечивает их массовости. Вот почему мы провели всесоюзный учебно-методический сбор. Он состоялся в Фергане и собрал 107 руководящих работников автомобильной службы органов внутренних дел из областей и республик. Они прослушали лекции об истории автомотоспорта и перспективах развития автомобильной промышленности СССР, о правилах, организации и мерах безопасности соревнований, о вождении автомобиля в критических ситуациях. Лекции читали доктор технических наук Московского автомобильно-дорожного института кандидат в мастера спорта Ю. Брянский, председатель Всесоюзной коллегии судей по автоспорту Н. Глумов и другие специалисты.

Участники сборов участвовали в соревнованиях по скоростному маневрированию, проведенных на ферганском спортивном комплексе, практиковались в судействе. 104 человека получили здесь удостоверения судей по спорту. С большим интересом были просмотрены советские и зарубежные фильмы об автомобильных и мотоциклетных соревнованиях.

Теперь участники сборов будут в своих управлениях организаторами спорта. Думается, недалеко время, когда каждый или почти каждый работник милиции, управляющий автомобилем и мотоциклом, будет разрядником.

На повестку дня встал и большой спорт. Можно назвать хотя бы экипаж в составе В. Ганина и Т. Вунна, который успешно выступил в минувшем ралли «Русская зима», других автомобилистов, стартующих во всесоюзных и традиционных соревнованиях под флагом общества «Динамо». С каждым годом, мы уверены, их будет больше. Этого требуют интересы повышения профессионального мастерства тех, кто работает в советской милиции.

В. ИОФФЕ,
подполковник внутренней службы
А. ИПАТЕНКО,
заслуженный мастер спорта

ВТОРОЙ ЭТАП
КУБКА ДРУЖБЫ ПО РАЛЛИ

Большие

Серию ралли Кубка дружбы социалистических стран без преувеличения можно считать малым первенством Европы среди водителей. Если учесть, что некоторые из этих соревнований являются одновременно этапами официального европейского чемпионата, проводимого в рамках календаря Международной автомобильной федерации, то станет понятна истинная ценность победы спортсменов на серийных автомобилях социалистического производства, которым приходится бороться в абсолютном зачете с гонщиками, выступающими на машинах, подготовленных по высшим группам. Читатели уже знают, что команда советских раллистов в прошлом году во второй раз стала обладательницей Кубка.

Нынешний сезон начался для команды СССР не менее удачно. В труднейших условиях первого этапа — ралли «Пневмант», проводимого на территории ГДР, она была первой из двух команд, дошедших до финиша. А первое личное место среди всех классов и групп занял экипаж Я. Агишев — М. Титов на «Москвиче—2140».

«Волан» — так по-венгерски называют автомобильный руль. Это же имя носят крупнейший в Венгерской Народной Республике трест автотранспортных предприятий и организуемое им совместно с автоклубом Венгрии традиционное международное ралли.

«Волан» 1978 года — это 1178 километров шоссейных и лесных дорог, почти сутки работы за рулем и 160 километров напряженнейшей борьбы за каждую секунду на скоростных участках. Нужно отдать должное организаторам и судьям этого соревнования, объединяющего в себе одновременно международное ралли «Волан», второй этап Кубка дружбы, а также чемпионат Венгрии, — они блестяще справились с проблемой обслуживания на трассе 307 автомобилей. 196 участников чемпионата Венгрии на личных машинах после первого, сокращенного до 308 километров, круга закончили борьбу и оставили ночь и часть следующего дня спортсменам экстра-класса.

Редкое ралли такого масштаба позволяет большому числу экипажей спорить за победу до самого финиша. Как правило, и половина их не достигает его по техническим причинам — металл не выдерживает громадных нагрузок. На «Волане» невозможно было строить прогнозов буквально до последних отметок в маршрутных картах. Ломались подвески, пробивались картеры двигателей, автомобили срывались с дороги на головоломных скоростях специальных участков, словом, все как обычно, и, тем не менее, на финише 70 из 111, а лидеров разделили всего лишь несколько секунд. Возможно, что причина этого в характере дополнительных гонок: шесть из 16 — асфальт, позволяющий чуть больше сберечь машины. Разнообразие дорожных условий на всем маршруте ралли и на скоростных участках выявило существенную разницу в подготовке автомобилей и уровне водительского мастерства спортсменов.

Широкая популярность автомобильных ралли, обширный международный и национальный календари этих соревнований самым серьезным образом отразились на загрузке дорог общего пользования потоками спортивных машин. В этой связи вопросы безопасности и общественного резонанса, который получает поведение спортсменов среди многотысячной армии зрителей, волнуют постановщиков автомобильных спектаклей не меньше, чем их технические результаты. Об этом говорил заместитель министра транспорта Венгрии товарищ Дежё Киш, давая старт участникам «Волана». Пожелания организаторов не расходились с делом. В течение всего соревнования на всех дорогах машины со стартовыми номерами находились под постоянным контролем радаров дорожной милиции. Не раз, проезжая с руководителем нашей команды Александром Карамышевым по трассе, за поворотами городских улиц и дорог мы неожиданно встречали бело-голубые «жигули» венгерской милиции с блестящим глазом радара и синхронно работающим с ним фотоаппаратом. Думается, что действующее на дорогах Венгрии условие для спортсменов — крупный денежный штраф и потеря драгоценного времени, если скорость превышена в пределах 30% от разрешенной, и безоговорочная дисквалификация при более значительном превышении дозволенного — помогло сделать общую картину соревнования примером для всех автомобилистов в отношении дорожной дисциплины.

В этом видна и стойкая тенденция

Нужно иметь великолепное чувство дороги, чтобы вот так, на грани заноса войти в поворот по наивыгоднейшей траектории, как это делает советский гонщик Андрис Рейманис, победитель этапа Кубка дружбы.



и малые скорости «Волана»

современных ралли, акцент в которых все более переносится на дополнительные скоростные участки. Теперь уже они, а не спецэтапы, для которых трассу не закроешь, все более определяют результат. Именно на «допах» каждая национальная команда, как правило, выступающая на машинах собственного производства, демонстрировала здесь и технику и мастерство.

Традиционными соперниками нашей сборной, представленной экипажем братьев Николая и Игоря Больших на «Москвиче—2140», тремя экипажами из Эстонии В. Грюнберг — А. Тимуск, В. Соотс — Т. Путмакер, Х. Оху — Т. Диенер и латвийским А. Рейманис — А. Звингевиц (все на ВАЗ—21011 с двигателем 1600 см³), и на этот раз оказались чехословацкие гонщики на «шкодах-130РС». Как всегда, хорошие шансы на успех имели польские «фиаты-125», румынские «дачии-1300», «вартбурги» из ГДР и, кроме того, подготовленные в специализированной итальянской фирме «лады—1600» болгарской команды. Хозяева трассы также выступали на «жигулях». Естественно, что основная борьба развернулась между машинами класса до 1600 см³ и отлично подготовленными 1300-кубовыми «шкодами». Уже с первой асфальтовой скоростной гонки четко определились ведущие команды — ЧССР, Болгария, СССР. 20 километров второго спецучастка перетряхнули тройку лидеров, и на первое место вышла команда Советского Союза. Нужно видеть светящиеся в ночи раскаленные до ярко-оранжевого цвета тормозные диски на передних колесах финиширующих машин, чтобы почувствовать цену 76 секунд, отыгранных здесь нашими гонщиками. Сотни поворотов разбитой щебеночной дороги, петляющей между заросшими лесом холмами севернее озера Балатон, отодвинули технику на второй план, отдав предпочтение мастерству водителя и четкой работе штурмана. Короткие прямые участки выбитой дороги чередуются с поворотами всех категорий сложности, трамплинами, ямами. Стрелки спидометра мечутся между 40 и 160 км/ч. На одном из крутых поворотов, следующем за серией плавных дорожных изгибов, не удерживает машину Н. Больших, и она, вырывая колесами куски обочины, грохается с обрыва. 130-сильный мотор ревет в опрокинувшемся автомобиле. Подбежавшие болельщики ставят «Москвича» на колеса. Но, увы, с этого момента в нашей команде осталось четыре машины. Лишний шанс выбрать для зачета трех лучших из пятерых остался в кювете.



Главное, чтобы спортсмены спокойно уехали на трассу, и руководитель команды А. Карамышев еще раз напоминает штурману Аарне Тимуску о месте первой встречи с бригадой сервиса.
Фото Андраша Перша и автора

Повторившись на первом круге ралли, этот участок вывел из борьбы 21 экипаж, среди которых были весьма сильные гонщики. По одной машине потеряли все ведущие команды. К пятому «допу» гонку возглавила команда Чехословакии. Легкие, приземистые «шкоды-130РС» с мощными моторами, подготовленными младоболеславским заводом, показали, что на относительно ровной дороге они устойчивее и послушнее остальных марок. Тем более замечательной в этой ситуации показалась езда нашего ведущего экипажа — двух Андрисов, Рейманиса и Звингевица. На спецучастках они на равных, то выигрывая, то уступая 2—4 секунды, боролись с лучшим из экипажей, ехавших на «шкодах», — Л. Павликом и О. Готтфридом.

Первый круг советская команда закончила с преимуществом в 2 минуты. На втором месте — чехословацкие спортсмены, третье — прочно за болгарами. После короткого перерыва на ремонт и обслуживание машин карусель гонки закружилась снова, но теперь уже в обратном направлении. На тринадцатом скоростном соревновании командное лидерство захватили чехословацкие спортсмены, а после того, как на злополучном четырнадцатом участке (том самом, который стал раньше роковым для экипажа Больших) при 7000 об/мин провернулся шатунный вкладыш двигателя на «Жигулях» Хейки Оху, наша команда сбавила темп, решив сохранить оставшиеся машины и реальный шанс хотя бы на второе место. Несмотря на сильнейшие атаки спортсменов ЧССР, А. Рейманису и А. Звингевицу удалось до финиша удержать абсолютное первенство в личном зачете Кубка. Только 3 секунды проиграли им Л. Павлик — О. Готтфрид, занявшие второе место, и 130 секунд — третий призер, польский экипаж Б. Вазовир — В. Вазовир на «Ладе — 1600».

Два других советских экипажа (В. Соотс — Т. Путмакер и В. Грюнберг — А. Тимуск), ровно, в стабильном темпе прошедшие все участки соревнования, заняли соответственно пятое и седьмое места в классе до 1600 см³, одиннадцатое и семнадцатое в абсолютном зачете.

В командном зачете Кубка дружбы ралли выиграли чехословацкие спортсмены, занявшие все пять первых мест в своем классе. На втором месте сборная СССР, на третьем — команда Болгарии, четвертое и пятое места у польских и румынских спортсменов. После двух этапов советские спортсмены сохранили лидерство.

Теперь, когда напряженные дни тренировок и соревнований остались позади и колеса наших автомобилей крутились в сторону венгеро-советской границы, наконец появилась возможность для спокойной беседы с известнейшим в прошлом автомобильным спортсменом, а ныне тренером и в этом ралли руководителем сборной команды СССР А. Карамышевым.

— Александр Александрович, как вы оцениваете подготовку автомобилей нашей команды?

— Я считаю, что «Вихур», производственный комбинат ЦК ДОСААФ Эстонской ССР, много делает для приспособления серийных «жигулей» к условиям современных ралли. Но, пусть не обижаются на меня товарищи, еще не все что нужно. Вы видели, какие во время гонки были проблемы с задними подвесками, которые требовали ремонта после одного круга. Не все сделано и внутри автомобиля для удобной работы экипажа. Мне кажется, что большие резервы повышения наших результатов скрыты в подготовке двигателей и снижении веса автомобилей в пределах, разрешенных техническими требованиями. Силами одних спортсменов, как бы ни старались они сами, всего сделать нельзя. Надо ведь и беречь их для самих соревнований. Вероятно, внимательнее к нуждам сборной команды страны должен относиться и Волжский автозавод.

— Что вы думаете об организации технического сервиса на ралли?

— В современном автомобильном спорте с каждым годом все сложнее разделить главные и вспомогательные работы. Конечно, на виду у всех борьба спортсменов. Но, подумайте, разве может спортсмен показать высокий результат без помощи механиков. Сейчас настолько уплотнилось время соревнований и усложнилась их программа, что порой перед стартом на очередном скоростном участке для замены колес другими, с более выгодными по рисунку протектора шинами, дозаправки бензином и элементарной проверки агрегатов экипаж может выкроить считанные минуты. Здесь требуется и специальное оборудование, и слаженность, я бы сказал, высокая тренированность, и достаточное число людей.

Опыт лучших команд на крупнейших соревнованиях подтверждает это. Сегодняшней нормой в ралли становится такая пропорция: один автомобиль с экипажем сервиса на один «боевой». Не однажды мне приходилось наблюдать, как победу в гонках делали не только спортсмены на трассе, но и квалифицированные сварщики и механики в минуты перерывов. Чтобы иметь твердую почву под своими результатами в автомобильном спорте, мы должны помнить об этом.

Н. РАЗИНЧЕВ,
спецкор «За рулем»

ВНР, г. Дьер

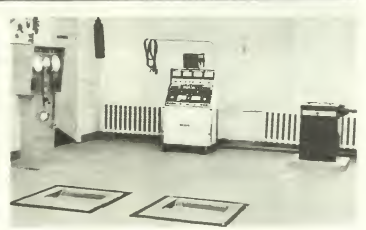
Ралли справляет новоселье

В Вильнюсе открылся экспериментальный участок по подготовке автомобилей к соревнованиям

Мне приходилось много раз встречаться с нашим известным раллистом Стасисом Брундзой, слушать его ответы на вопросы журналистов во время пресс-конференций. И о чем бы ни шла речь — о его личных планах, выступлениях сборной команды за рубежом, он неизменно возвращался к одной теме — подготовке автомобиля к соревнованиям. По глубокому убеждению Стасиса, эту проблему необходимо решать на высоком профессиональном уровне. Технические требования к раллийному автомобилю группы 2 (усовершенствованному) открывают большие возможности для технического творчества, различных переделок и конструктивных новшеств. Пока же эти возможности используются недостаточно. Даже те «москвичи» и «жигули», которые выходят на старт международных соревнований, по своим характеристикам мало чем отличаются от серийных.

Теперь можно сказать, что Брундза не только мечтал. С помощью группы энтузиастов автоспорта он еще и упорно работал над реализацией своей идеи. И вот результат: на вильнюсском авторемонтном заводе в торжественной обстановке открылся экспериментальный участок подготовки автомобилей к международным соревнованиям. Есть уже и продукция — красавица «Лада—1600-ралли», за создание которой Стасис Брундза и четверо его помощников выдвинуты на соискание республиканской премии в области науки и техники.





У этого события есть своя предыстория. Работа над первым образцом «Лада—1600-ралли» началась еще три года назад в одном из боксов республиканского спортивно-технического автомотоклуба ДОСААФ Литвы. За основу был взят ВАЗ—21011, уже хорошо зарекомендовавший себя к тому времени на всесоюзных и международных соревнованиях. Требовалось сделать автомобиль не только легче, но и прочнее. Самые сложные задачи пришлось решать с двигателем рабочим объемом 1600 см³ от ВАЗ—2106. Отсюда и название — «Лада—1600». Практически все узлы и агрегаты машины подверглись усовершенствованию, реконструкции или были созданы заново.

Дебют новой «Лады» состоялся в Греции в 1976 году на ралли «Акрополис», являющемся одним из этапов чемпионата мира среди марок автомобилей. С. Брундза выиграл первое место в классе и уже на практике убедился, что работа была проделана не напрасно. Однако его еще не все устраивало в машине. Вместе со своим механиком З. Кивертом и нынешним начальником республиканского СТК С. Рамошкой Стасис продолжал экспериментировать, искал новые конструктивные решения.

И все же не это было главным. Каким бы хорошим ни получился автомобиль, что толку, если он в одном-двух экземплярах. Так сам собой встал вопрос о налаживании мелкосерийного выпуска специальных раллийных автомобилей. Эта идея была поддержана в Министерстве автомобильного транспорта и шоссейных дорог Литовской ССР. Иначе, вероятно, и не могло быть. Партийные, профсоюзные и комсомольские организации республики уделяют большое внимание развитию военно-технических видов спорта. Очень популярен автоспорт и в министерстве. Здесь действует СТК, который объединяет около 25 секций, организованных в автохозяйствах республики. Создание же экспериментального участка подготовки автомобилей к соревнованиям должно еще больше активизировать спортивную жизнь. Тем более что за опытом далеко не ходить: на таллинском авторемонтном опытном заводе уже семь лет выпускают гоночные «эстонии».

По примеру соседей сооружение экспериментального участка было решено поручить тоже авторемонтному заводу — вильнюсскому. Выбор не случаен: это одно из передовых предприятий республики, имеющее к тому же богатые спортивные традиции. Здесь 16 различных секций, и, пожалуй, главная — автомобильная. По крайней мере так считают директор завода В. Давулис, его заместитель Г. Степанов, главный инженер Б. Сиейрис и секретарь парткома В. Кузнецов.

— Создание экспериментального участка, — рассказывает Витавтас Давулис, — дело новое не только для нас. Но мы пошли на это. Авторемонтники — народ мастеровой. Работы, связанные с подготовкой автомобилей к соревнованиям, близки им чисто профессионально. Начальником участка был назначен Стасис Брундза. Пока шло строительство, он работал над машиной в одном из заводских боксов. И все, к кому обращался за помощью, охотно шли ему навстречу, не жалея сил и времени.

И вот первый в нашей стране экспериментальный участок подготовки автомобилей к соревнованиям сдан в эксплуатацию. На его торжественном открытии присутствовали работники ЦК Компартии и Совета Министров Литвы, Министерства автомобильного транспорта и шоссейных дорог, ЦК ДОСААФ СССР и республики и, конечно, руководители и рабочие вильнюсского авторемонтного завода.

В просторном и светлом помещении, отделанном белым кафелем, разместились две осмотровые канавы, одна из которых предназначена для регулировки углов установки передних и задних колес, токарный станок, подъемники. Здесь же отечественное и зарубежное диагностическое оборудование, приборы для регулировки фар и измерения силы света, другая аппаратура. Участок включает также моторное помещение, где будут заниматься двигателями, и склад.

— Одновременно со строительством участка, — говорит Стасис Брундза, — у нас создавался коллектив. Все, кто сейчас здесь работает, — энтузиасты автомотоспорта, гонщики, судьи технических комиссий. Альбинас Аидрашюнас, например, работал раньше в автосервисе, занимался кроссом. Он опытный конструктор, отлично знает автомобиль. Збигнев Киверт, мой механик с 1975 года, пришел к нам с тельшяйского завода счетных машин. Кандидат в мастера спорта, специалист по двигателю и коробке передач. Под стать им Пятрас Радзявичус, Гедрис Тадас, Мерик Козловский и другие. У всех золотые руки, немалый опыт.

В день открытия экспериментального участка была закончена подготовка еще одной «Лады—1600-ралли». Даже внешне она отличается от серийного образца. Спереди воздухозаборники для охлаждения тормозов, крылья вырезаны и вместо них установлены дефлекторы из стеклопластика, что позволяет применять шины, разные по размерам и назначению. В будущем мы постараемся познакомить читателей с конструктивными особенностями «Лады—1600-ралли». Здесь же приведены основные сравнительные данные о ВАЗ—21011 (для «Лады—1600-ралли» они указаны в скобках): масса полностью заправленного автомобиля — 955 (920) кг; рабочий объем двигателя — 1300 (1600) см³; степень сжатия — 8,5 (11,0); максимальная мощность — 69 (151) л. с. при 5600 (6700) об/мин; максимальная скорость — 145 (187) км/ч; время разгона до 100 км/ч — 20 (8,6) с; время прохождения 1 км с места — 37 (28,2) с.

Серьезная проверка «Лады» состоялась через несколько дней после открытия экспериментального участка. Вновь стартуя на ралли «Акрополис», С. Брундза вместе с напарником А. Гирдаускасом занял второе место в классе.

Сейчас готовы конструкторские чертежи «Лады—1600-ралли», заканчивается составление производственно-технологической документации. Однако авторы отдают себе отчет в том, что, работая над усовершенствованием раллийного автомобиля, они больше всего полагались на интуицию и собственный опыт, приобретенный на соревнованиях. Возможности «жигулей» еще полностью не исчерпаны. Их можно найти, только заключив тесный союз с наукой. База теперь для этого есть. Экспериментальный участок открывает хорошие перспективы для работы, результатов которой ждут все наши спортсмены-автомобилисты.

Б. ЛОГИНОВ,
спецкор «За рулем»

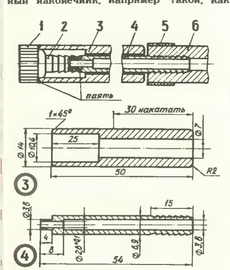
г. Вильнюс

На снимках: первые автомобили прибыли на экспериментальный участок, на переднем плане — подъемники; диагностические стенды для проверки тормозов и двигателя.

СОВЕТЫ БЫВАЛЫХ

ДЛЯ ШИННОГО НАСОСА

Стандартный наконечник шланга шинного насоса из-за малой длины трудно навернуть на штуцер камеры, особенно если на дисках колес установлены декоративные кольца. Гораздо удобнее длинный наконечник, например такой, как



Удлиненный наконечник: 1 — накидная гайка; 2 — штуцер; 3 — корпус; 4 — штуцер; 5 — хомут; 6 — шланг насоса.

показан на рисунке. Чтобы сделать его, достаточно выточить две детали — корпус 3 и штуцер 4, соединив их с накидной гайкой 1 и штуцером 2 посредством пайки.

Г. ГРАБОР

394061, г. Воронеж, просп. Труда, 10, кв. 27

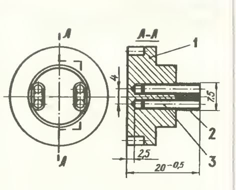
ВИНТЫ СПАСАЮТ ШЕСТЕРНЮ

Мне неоднократно приходилось видеть поломанные два выступа на ведущей шестерне механизма стеклоподъемника у **«Жигулей»**. На станции технического обслуживания в этом случае обычно заменяют весь узел привода, что, однако, не исключает возможности повторной поломки, да и не всегда он есть в наличии. Между тем отремонтировать шестерню можно просто и надежно.

По месту сломанных выступов сверлят по два глухих отверстия под резьбу М3. Нарезав ее, заворачивают в отверстия до упора винты М3×20. Головки винтов обрезают, выдерживая размер 20—0,5 мм, как показано на рисунке. Выступающие части винтов облуживают, после чего попарно, виток к витку, обматывают медной луженой проволокой диаметром 0,3 мм. Проволоку и винты совместно пропаивают, а пространство между винтами заливают припоем. Поверхность обрабатывают напильником, обеспечивая размер 7,5 мм. После такого ремонта механизм стеклоподъемника работает надежно, поломки больше не возникают.

В. ПЛЕТНЕВ

450005, г. Уфа, ул. Цюрупы, 110, кв. 70



Ремонт шестерни стеклоподъемника: 1 — шестерня; 2 — проволока; 3 — винт М3×20.

БЕНЗОКРАН ОБЕСПЕЧИВАЕТ ПУСК

Как уже отмечалось в журнале «За рулем», трудность пуска двигателя **«Москвич—412»** нередко связана с отсутствием бензина в системе питания до поплавковой камеры карбюратора. Бензонасос здесь стоит значительно выше бака, и при малейшей неплотности обратного клапана топливо стекает по трубопроводам в бак, осушая систему.

Я избавился от этой неприятности простым способом — в шланг, соединяющий насос с карбюратором, «врезал» бензиновый краник, применяемый на тяжелых мотоциклах. Закрепил его «вверх ногами» на кронштейне термостата при помощи хомута, как показано на фото.

Оставляя машину на сутки и более, закрываю кран, а перед пуском двигателя открываю.

Однажды автомобиль стоял две недели, бензин из поплавковой камеры и из насоса, естественно, исчез, но в прозрачном отстойнике бензокрана сохранился. Когда я открыл его, бензин слился в насос, смочил клапаны, а как только я включил стартер, начал поступать из бака, и двигатель быстро пустился.

Вместо ручного краника можно установить электромагнитный клапан с включением и выключением от замка зажигания или другой кран с дистанционным управлением.



Установка бензокрана на двигатель «Москвич—412»: 1 — бензонасос; 2 — шланг, соединяющий насос с краном; 3 — отстойник; 4 — корпус крана; 5 — хомут; 6 — шланг, соединяющий кран с карбюратором; 7 — корпус термостата.

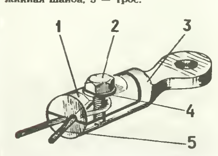
Ю. УРКОВ

115492, г. Москва, ул. Касимовская, 5, корп. 1, кв. 2

УНИВЕРСАЛЬНЫЙ НАКОНЕЧНИК

Трос привода ручного тормоза для **«Запорожца»** пока среди дефицитных запасных частей. Поэтому, когда мне понадобилось заменить его, пришлось сделать наконечники, которые можно установить без применения специального оборудования, и главное, они позволяют регулировать натяжение троса.

Легкосъемный наконечник: 1 — прижим; 2 — винт М6×20; 3 — корпус; 4 — пружинная шайба; 5 — трос.



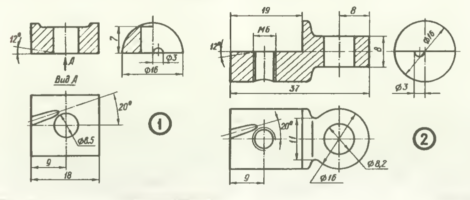
Конструкция наконечника понятна из рисунка, а технология изготовления такова. Напильником обрабатываем отрезок прутка, чтобы получить плоское ушко. Сверлим отверстия и вырезаем ножовкой прижим 1. В корпусе нарезаем резьбу для винта 2, а затем круглым надфилем пропиливаем ручьи для троса.

Для крепления наконечника заводим петлю троса за винт и затягиваем его.

Такие наконечники можно применять и на других тросах.

В. ДАВЫДОВ

142300, Московская область, г. Чехов-4, ул. Гагарина, 70, кв. 29



СПРАВОЧНАЯ СЛУЖБА

УСЛОВИЯ СОХРАНЕНИЯ ГАРАНТИИ

«Будет ли сохранена гарантия на «жигули» и «нивы», если установить на машину противоугонное устройство? — спрашивает А. Гельфанд из Харькова. — Ведь в инструкции по эксплуатации (раздел «Гарантия завода и порядок предъявления рекламаций») есть такая запись: «...внесение каких-либо конструктивных изменений или замена заводских деталей и узлов специальными не разрешается». Противоугонное же устройство непосредственно «вмешивается» в систему электрооборудования».

С подобным вопросом обращаются в редакцию и другие читатели.

На Волжском автозаводе нам разъяснили, что в качестве дополнительного противоугонного средства на автомобилях ВАЗ можно использовать устройство тревожной сигнализации типа УТС-1, УТС-2. Устанавливать приборы следует на сервисных предприятиях «АвтоВАЗтехобслуживания». При этих условиях гарантия на автомобиль будет сохранена.

Техническая характеристика УТС-2 была представлена в октябрьском номере журнала за 1975 год. Желающие приобрести названные выше «сторожа» должны обращаться в торгующие организации. Ни завод, ни редакция не располагают сведениями о поступлении их в торговую сеть.

МАТЕРИАЛЫ ОБ ЭЛЕКТРОННОМ ЗАЖИГАНИИ

«В октябрьском номере журнала «За рулем» за прошлый год была приведена схема блока электронного зажигания «Искра-1». Хочу собрать его и прошу опубликовать подробные сведения о блоке», — обращается в редакцию Н. Яценко из Белгородской области. Н. Тарусин из Гродно, А. Чекасов из Ижевска, другие читатели просят сообщить данные о трансформаторе и других элементах схемы.

О блоке электронного зажигания, получившем в промышленном исполнении название «Искра», подробно рассказали авторы разработки А. Синельников и В. Немцев в январском номере «За рулем» за 1973 год. Дополнительные сведения о блоке были опубликованы в апрельских номерах журнала за 1974 и 1976 гг.

Некоторые теоретические положения и подробные практические рекомендации о блоках электронного зажигания (в том числе «Искре») приведены в брошюре А. Х. Синельникова «Электроника в автомобиле» («Энергия», Москва, 1976, изд. второе, переработанное и дополненное). Кстати, в ней же даны схемы и конструкции других интересующих автомобилистов электронных приборов — стробоскопа, тахометра, реле-регуляторов напряжения, генераторов постоянного и переменного тока, тестера и «сторожа». Для специалистов, связанных с разработкой, производством и эксплуатацией электрооборудования автомобилей, выпущена книга Г. Н. Глезера и И. М. Опарина «Автомобильные электронные системы зажигания» («Машиностроение», Москва, 1977). В ней изложено теоретическое обоснование систем, описаны конструкции отечественных и зарубежных приборов, методы лабораторной проверки.

Авто- и мотолюбители, желающие попробовать свои силы в электронике, найдут описание и советы по изготовлению регулятора напряжения для генератора переменного тока, реле указателей поворота, противоугонных устройств, блока зажигания и других приборов в брошюре В. А. Янушева, А. И. Косинова «Электронные устройства для автомобиля и мотоцикла» (Издательство ДОСААФ СССР, Москва, 1977).

Как видим, ныне можно найти все интересующие автолюбителей сведения об электронных приборах в изданной литературе. Если еще учесть, что некоторые из них выпускаются заводами (блоки «Искра-1» и «Искра-2», регуляторы напряжения РН1 и РН2 и другие, о которых ранее рассказывалось в журнале), то можно заключить, что публиковать материалы о них в журнале нецелесообразно, тем более что круг читателей, которые могут воспользоваться ими, сравнительно невелик.

Предвидя вопросы читателей об адресах магазинов, где можно купить названные изделия, сообщаем, что такими сведениями редакция не располагает.

КОМУ УПРАВЛЯТЬ МАШИНОЙ

«Мой отец инвалид Отечественной войны второй группы, — пишет в редакцию А. Будников из Ставрополя. — В 1969 году ему через собес был продан за полную стоимость ЗАЗ—965А с ручным управлением. Однако сейчас медкомиссия запретила отцу управлять машиной. В связи с этим прошу ответить на следующие вопросы. Могу ли я управлять имеющимся автомобилем? Может ли отец приобрести через собес «Запорожец» новой модели, но чтобы водил его я? Можно ли продать старую машину?»

С этим письмом редакция обратилась в Министерство социального обеспечения РСФСР. Вот что нам ответили.

В соответствии с действующим законодательством автомобили «Запорожец» выдаются бесплатно с передачей прав вождения члену семьи только инвалидам Отечественной войны первой группы, если, конечно, они имеют медицинские показания на бесплатное получение машины и одновременно противопоказания к управлению ею. Инвалидам других категорий продажа автомобилей (как с ручным управлением, так и с обычным) с передачей прав вождения другим лицам действующим положением не предусмотрена.

В данном случае отдел социального обеспечения Совета народных депутатов может рассмотреть вопрос и выдать А. Будникову доверенность на управление имеющимся автомобилем, если в собес будет предъявлена справка лечебного учреждения о том, что владельцу водить машину запрещено.

Поскольку инвалид купил автомобиль через собес, то продать его он может только с разрешения собеса.

ЭЖЕКТОРНОЕ ОХЛАЖДЕНИЕ

«Меня интересует, — пишет П. Григоренко из Ташкента, — проблема использования энергии отработавших газов для создания потока воздуха, который охлаждает цилиндры двигателя. Нашел ли этот принцип практическое применение в автомобильной технике?»

За ответом обратимся к книге Ю. Мацкерле «Автомобильные двигатели с воздушным охлаждением», выпущенной в 1959 году издательством «Машгиз». Там на стр. 132 описано устройство, называемое эжектором, которое действует за счет энергии отработавших газов и отсасывает нагретый воздух, служащий для охлаждения цилиндров. Эжекторы применялись в 50-е годы на двигателях гоночных автомобилей «Татра-607» с воздушным охлаждением. У этой системы есть недостаток: при ней трудно заглушить шум выпуска, а установка глушителя резко снижает скорость потока газов через эжектор и, следовательно, эффективность последнего.

ЕСЛИ НЕТ А-76

Л. Гришин из Бердянска просит сообщить, можно ли в ситуации, когда нет бензина А-76, использовать для автомобиля смесь из бензинов других марок.

В НИИ автомобильного транспорта, куда обратилась редакция, сообщили, что можно смешать 52,5% бензина АИ-93 и 47,5% А-66 или же 30% АИ-93 и 70% А-72. Полученные смеси в какой-то мере заменят бензин А-76, однако эксплуатировать автомобиль на них можно недолго. Дело в том, что при смешении возможны отклонения от требований ГОСТа к А-76 по октановому числу, содержанию тетраэтилсвинца и другим показателям.

ДВИГАТЕЛЬ СЕЙРИЧА

«В 1973 году читал в вашем журнале статью об «орбитальном» двигателе австралийского инженера Р. Сейрича, — пишет В. Кречков из Оренбурга. — Интересно узнать о дальнейшей работе по его внедрению».

Как писал австралийский журнал «Уилс» («Колеса»), шумиха, поднятая вокруг Сейрича, оказалась преждевременной. Изобретатель при доводке своего двигателя встретился с серьезными трудностями. Для преодоления они требуют времени, упорного труда и финансов. Австралийский инженер продолжает работу над своим детищем, но, по мнению специалистов, в ближайшие годы говорить о его практическом применении не приходится.

НУЖНА ЛИ ПОВТОРНАЯ ОБРАБОТКА?

Г. Алейниченко из Кировограда просит сообщить, с какого времени Волжский автозавод ввел обязательную обработку кузовов ВАЗ—2103 «Тектилом» и нужна ли повторная антикоррозионная обработка кузова.

На Волжском автозаводе редакции сообщили, что серийная обработка скрытых сечений, углов, стыков, участков контактной сварки, арок колес и днища ВАЗ—2103 «Тектилом» ЗОД АЖ-20 введена с декабря 1976 года. Процесс дополнительной антикоррозионной обработки кузовов всех моделей внедрен на заводе в течение 1977 года.

Убедиться в наличии защитного антикоррозионного покрытия можно, осмотрев со стороны моторного отсека карманы капота, места крепления верхних концов передних амортизаторов и со стороны багажника — полость между задним крылом и аркой колеса. В этих местах должна быть полутвердая коричневая пленка.

«Тектил» в зависимости от условий эксплуатации служит год-полтора. Поэтому, чтобы продлить срок службы кузова, покрытие надо периодически обновлять. Как, чем и где лучше и удобнее выполнить эту работу, владелец машины может решить сам, ознакомившись с публикациями журнала (год, номер, страницы): 1972, 5, 15; 1975, 9, 15; 1976, 2, 20 (3-я обложка); 1976, 3, 17; 1976, 11, 18; 1977, 9, 16; 1978, 3, 18.

ИНСТРУКЦИЮ МОЖНО ВЫПИСАТЬ

В. Сергеев из г. Златоуста спрашивает, откуда можно выписать Инструкцию по эксплуатации мотоцикла «Урал» М—66. С такой же просьбой обратились и еще некоторые читатели.

Инструкцию можно выписать наложенным платежом, обратившись по адресу: 623800, Свердловская область, г. Ирбит, ул. Советская, 100, Мотоциклетный завод, БНТИ. Цена экземпляра 50 коп.



МОТОКРОСС

В классе **250 см³** третий этап («За рулем», 1978, № 7) был отмечен сменой лидера. По сумме очков вперед вышел советский гонщик Г. Моисеев.

IV этап (СФРЮ). 1-й заезд: 1. Т. Ханссен (Швеция), «Кавасаки»; 2. Г. Эвертс (Бельгия), «Бультако»; 3. Г. Моисеев (СССР), КТМ; 4. Ж. Мингельс (Бельгия), «Монтеса»; 5. Т. Сузуки (Япония), «Монтеса»; 6. Н. Хадсон (Англия), «Майко». **2-й заезд:** 1. Моисеев; 2. Ханссен; 3. Эвертс; 4. Я. Фальта (ЧССР), ЧЗ; 5. Хадсон; 6. В. Кавинов (СССР), КТМ.

V этап (Австрия). 1-й заезд: 1. Фальта; 2. Моисеев; 3. Ф. Шнайдер (Австрия), КТМ; 4. Сузуки; 5. Эвертс; 6. К. ван Вен (Бельгия), «Сузуки». **2-й заезд:** 1. Г. Майш (ФРГ), «Майко»; 2. Фальта; 3. Хадсон; 4. Р. Диффенбах (ФРГ), КТМ; 5. Моисеев; 6. В. Бауэр (ФРГ), «Сакс»; 7. Кавинов.

VI этап (ФРГ). 1-й заезд: 1. Майш; 2. Ханссен; 3. Хадсон; 4. Мингельс; 5. Х. Карлквист (Швеция), «Хускварна»; 6. Сузуки... 9. В. Корнеев (СССР), КТМ. **2-й заезд:** 1. Эвертс; 2. Ханссен; 3. Майш; 4. Сузуки; 5. Хадсон; 6. Фальта... 9. Кавинов.

Сумма очков после шести этапов: Моисеев — 87, Ханссен и Эвертс — по 86, Майш — 65, Хадсон — 59, Фальта — 54, Кавинов — 50.

* * *

Чемпионат мира в классе **125 см³** проходит в небывало острой борьбе. На почетный титул в равной степени претендуют трое гонщиков — Ватанабе, Райе и Ронд. Первый из них во всех 16 заездах нынешнего чемпионата не только не имел ни одного схода, но и в каждом набирал очки. У Ватанабе, однако, несмотря на лучшую, чем у его соперников, сумму очков, в активе только четыре победы в заездах. Райе и Ронд выиграли по шесть заездов.

I этап (Австрия). 1-й заезд: 1. Г. Райе (Бельгия), «Сузуки»; 2. Г. Ронд (Голландия), «Ямаха»; 3. А. Ватанабе (Япония), «Сузуки»; 4. И. Хуравый (ЧССР), ЧЗ; 5. З. Лернер (Австрия), КТМ; 6. А. Массан (Бельгия), «Ямаха». **2-й заезд:** 1. Райе; 2. Ронд; 3. Ватанабе; 4. Ю. Худяков (СССР), ЧЗ; 5. Лернер; 6. Хуравый.

II этап (Италия). 1-й заезд: 1. Райе; 2. Ронд; 3. Ватанабе; 4. И. Альборгетти (Италия), «Априлиа»; 5. К. Маддии (Италия), «Бета»; 6. Лернер. **2-й заезд:** 1. Ватанабе; 2. Райе; 3. М. Ринальди (Италия), «Рито»; 4. Маддии; 5. Массан; 6. Лернер.

III этап (Бельгия). 1-й заезд: 1. Ронд; 2. Райе; 3. Ватанабе; 4. Массан; 5. М. Аутио (Италия), КТМ; 6. Г. Лильегрен (Финляндия), КТМ. **2-й заезд:** 1. Ронд; 2. Райе; 3. Ватанабе; 4. Аутио; 5. Массан; 6. Лильегрен.

IV этап (Голландия). 1-й заезд: 1. Ронд; 2. Ватанабе; 3. Райе; 4. Массан; 5. Аутио; 6. Зустра.... 9. А. Овчинников (СССР), ЧЗ. **2-й заезд:** 1. Ронд; 2. Ватанабе; 3. Лильегрен; 4. Худяков; 5. П. Гроневельд (Голландия), «Сузуки»; 6. С. ван Миерно (Голландия), «Кавасаки»... 9. В. Попенко (СССР), ЧЗ.

V этап (Франция). 1-й заезд: 1. Райе; 2. Ватанабе; 3. Лернер; 4. Маддии; 5. Альборгетти; 6. П. Пиппола (Финляндия), КТМ. **2-й заезд:** 1. Райе; 2. Ватанабе; 3. Ронд; 4. Лернер; 5. Альборгетти; 6. Маддии.

VI этап (СФРЮ). 1-й заезд: 1. Ватанабе; 2. Ронд; 3. Райе; 4. Хуравый; 5. Лернер; 6. Аутио... 9. Овчинников; 10. Худяков. **2-й заезд:** 1. Ронд; 2. Ватанабе; 3. Хуравый; 4. Райе; 5. Массан; 6. Лернер; 7. Овчинников.

VII этап (ФРГ). 1-й заезд: 1. Райе; 2. Ватанабе; 3. Лернер; 4. Лильегрен; 5. Хуравый; 6. Пиппола; 7. Худяков. **2-й заезд:** 1. Ватанабе; 2. Ронд; 3. Массан; 4. Альборгетти; 5. Лильегрен; 6. Маддии.

VIII этап (Швейцария). 1-й заезд: 1. Ватанабе; 2. Ронд; 3. Альборгетти; 4. Аутио; 5. Лернер; 6. Ринальди... 8. Худяков. **2-й заезд:** 1. Ронд; 2. Райе; 3. Ватанабе; 4. Альборгетти, 5. Маддии; 6. М. Ийрна (ЧССР), ЧЗ.

Сумма очков после восьми этапов: Ватанабе — 192, Райе — 178, Ронд — 160, Лернер — 76, Альборгетти — 58, Массан — 56... Худяков — 24 (10-е место).

АВТОГОНКИ

В первенстве мира на машинах формулы I успешно дебютировала новая модель «Лотос-79». Главный конструктор фирмы К. Чэпмен использует на своих машинах двигатель «Форд-косворт-ДФВ» мощностью 480 л. с. (как, впрочем, конструкторы «Мак-Ларена», «Тиррела», «Хопершукара», «Вольфа», «Эрроуса», «Шэдоу», «Вильямса»). Чтобы бороться с более мощными «Феррари» (510 л. с.) и «Брэбхэм» с мотором «Альфа-ромео» (540 л. с.), он предпринял поиск новых решений в конструкции ходовой части с целью компенсировать «дефицит» максимальной скорости более быстрым прохождением поворотов. Построенный на деньги табачной монополии (из средств, выделенных ею на рекламу), «Лотос-79» одержал первую победу на бельгийской трассе «Цольдер», что дало спортивным обозревателям повод для ядовитого замечания «А реклама и впрямь двигатель прогресса». Даст ли такой «двигатель» преимущество «Лотосу» перед двенадцатицилиндровым мотором «Альфа-ромео», покажут дальнейшие десять этапов чемпионата.

VI этап (Бельгия). 1. М. Андретти (США), «Лотос-79»; 2. Р. Петерссон (Швеция), «Лотос-78»; 3. К. Рейтеманн (Аргентина), «Феррари-312-Т3»; 4. Ж. Вилльнев (Канада), «Феррари-312-Т3»; 5. Ж. Лаффит (Франция), «Лижье-Матра»; 6. Д. Пирони (Франция), «Тиррел-008».

Сумма очков после шести этапов: Андретти — 27, Депайе — 23, Рейтеманн — 22, Петерссон — 20, Лауда — 16, Уотсон — 7.

* * *

Традиционные 24-часовые гонки на трассе «Ле-Ман» (Франция) на спортивных автомобилях принесли победу французскому экипажу Д. Пирони — Ж. Жоссо — Ж. Жабуиль. На «Рено-альпин-турбо» с 2-литровым двигателем мощностью 500 л. с. они показали среднюю скорость 210,188 км/ч. Второе место у трио Р. Воллек (Франция) — Ю. Барт (ФРГ) — Ж. Иккс (Бельгия) на «Порше-936-турбо», третье — у Р. Хэйвуда (США) — П. Грегга (США) — Р. Йоста (ФРГ), которые также шли на «Порше-936-турбо».

РАЛЛИ

Четвертым этапом из двенадцати, входящих в программу первенства мира среди марок, стало португальское ралли. Оно вылилось в дуэль между «Фордом» и ФИАТом, которая шла на протяжении всех 2500 км. Машины «Форд-эскорт-1800РС» при рабочем объеме 1800 см³ располагали мощностью 250 л. с. и весили 1000 кг. Автомобили «ФИАТ-131-абарт», подготовленные в рамках технических требований группы А2, имели такие показатели: 2000 см³, 225 л. с., 1100 кг. Верх на этот раз взял «слабейший» — победил финский экипаж М. Ален — И. Кивимяки на ФИАТе. Второе место у финско-бельгийского экипажа Х. Миккола — А. Эртц на «Форде».

КАРТИНГ

Первый этап Кубка дружбы социалистических стран не принес нашей сборной высоких результатов. Отчасти это можно объяснить тем, что в ее рядах выступали молодые, еще недостаточно обстрелянные в международных встречах гонщики. Впереди еще шесть этапов, и в командный зачет идут пять лучших результатов.

I этап (ГДР). Личный зачет: 1. В. Досталь; 2. И. Крейчиржик; 3. М. Шимак; 4. П. Кысилы (все — ЧССР); 5. А. Ратайчик (ПНР); 6. Г. Расмуссен (ГДР)... 8. В. Иванченко (СССР)... 12. В. Карелов (СССР)... 14. А. Таскин (СССР). **Командный зачет:** 1. ЧССР; 2. ПНР; 3. СССР; 4. ГДР; 5. ВНР; 6. НРБ.

ЭКЗАМЕН НА ДОМУ

Ответы на задачи, помещенные на стр. 29.

Правильные ответы — 1, 4, 7, 10, 12, 14, 17, 19, 20, 23.

I. Этот запрещающий знак действует до ближайшего перекрестка. Только когда перекрестков на дороге нет, зона его действия простирается до конца населенного пункта. В показанной же ситуации предупреждающий знак говорит о том, что впереди пересечение со второстепенной дорогой (пункт 29).

II. Если светофор оборудован дополнительной секцией со стрелкой, то при включении этой секции движение разрешено только в направлении, которое указано стрелкой. Поэтому для разворота в данном случае надо ожидать включения зеленого сигнала светофора (пункт 54).

III. Трамвай, если он движется со второстепенной дороги, как и все, должен уступить тем, кто находится на главной. Стало быть, первыми проезжают автомобиль и мотоцикл, а последним — автобус (пункты 110, 111 и 113).

IV. Когда водитель видит перед собой знак «Пересечение с главной дорогой», то при отсутствии разметки 1.13 для пропуска водителей, имеющих преимущественное право на движение, он не должен выезжать на проезжую часть пересекаемой дороги. Границей проезжей части является обочина дороги (или тротуар), поэтому водитель может остановиться в любом из показанных мест (пункты 9 и 115).

V. Водитель обязан подчиниться знаку, даже если его предписание противоречит значению линий разметки (пункт 47).

VI. На перекрестках равнозначных дорог водитель трамвая, как известно, имеет преимущество перед водителями нерельсовых транспортных средств (пункт 111). Водитель автомобиля должен пропустить перед поворотом движущегося прямо со встречного направления мотоциклиста, а затем уже закончить маневр (пункт 113).

VII. Остановка и стоянка ближе 15 метров от указателя остановки автобуса запрещены лишь тогда, когда это создает помехи его подъезду или отъезду от посадочной площадки. Поэтому, пока автобуса нет, останавливаться и стоять здесь можно (пункт 99 «е»).

VIII. На таких дорогах для обгона можно использовать лишь среднюю полосу, а она в данном случае занята. Выезжать же на крайнюю полосу проезжей части, предназначенную для движения во встречном направлении, запрещено (пункт 80).

IX. Если высота груза 3 метра, то маршрут и порядок его перевозки надо согласовать с ГАИ. Ведь грузовая платформа любого автомобиля или прицепа превышает по высоте 1 метр, стало быть, такой груз будет возвышаться над проезжей частью более чем на 4 метра. Правилами же в качестве предела, когда такое согласование не обязательно, приняты 3,8 метра (пункт 186 «и»).

X. Для остановки кровотечения надо прижать сосуд любым способом выше места самой раны.

В НОМЕРЕ:

На 4-й странице обложки — рисунки А. Захарова

Главный редактор И. И. АДАБАШЕВ

Оформление Н. П. Бурлана и В. П. Манарова.
Корректор М. И. Дунаевская

Адрес редакции: 103092, Москва, К-92, Сретенка, 26/1. Телефоны: 207-19-42, 207-16-30.
Сдано в производ. 2.6.1978 г. Подписано в печать 28.6.1978 г. Тираж 2 550 000
Рукописи не возвращаются.
Бум. 60×90¼, 2,5 бум. л.=5 п. л. Цена 80 коп. Зак. 1020. Г-12681
Набрано в 3-й типографии Воениздата. Отпечатано в Ордена Трудового Красного Знамени типографии издательства ЦК КП Белоруссии, г. Минск.
Издательство ДОСААФ. Москва

Просматривая подшивки «За рулем» полувековой давности, мы нашли в № 5 за 1928 год заметку, повествующую о тех же событиях, и такую же фотографию, что прислана в редакцию Е. Таврикиной и опубликована под рубрикой «Свидетельства истории» в сентябрьском номере за прошлый год.

Перепечатываем полностью заметку из журнала 1928 года.

Автомобиль на смену верблюду

Находясь в Н-ской части Красной армии, мне пришлось в Туркестане в 1925 г. убедиться, какую громадную роль сыграл для нас автомобиль как военно-транспортное средство.

Наша часть работала по линии гористой песчаной дороги между городом Гузар и Сыр-Асией. Летом на этой дороге песок накалялся до того, что ходить босиком было невозможно, и только одни караваны верблюдов выносили эту дорогу, подвозя нашей части продукты, оружие и обмундирование.

В 1925 г. впервые проникли в эту местность автомашины. Приходилось работать в чрезвычайно трудных условиях. Днем от сильного нагрева то и дело лопались камеры, а вода в радиаторе кипела непрерывно. Все же машины с полным грузом шли по дороге, брали горы и ущелья.

Очень интересно было следить за отношением к автомобилю коренных жителей местности — узбеков. При появлении первой машины они сочли ее сверхъестественной и нечистой силой и, едва завидев автомобиль, немедленно в ужасе бежали прочь.

И только потом население свыклось с машиной.

В конце 1925 г. в г. Гузар прибыли первые советские машины завода «АМО», которые в работе не отставали от заграничных.

Огромнейшую роль сыграл тогда автотранспорт в успешной работе наших, заброшенных в далекую глушь знойного Туркестана, частей Красной армии.

Б. МАСЛЕННИКОВ

К нашим читателям

Этими снимками мы заканчиваем публикацию фотоматериалов, поступивших на конкурс «Свидетельства истории», который проводил журнал. Редакция благодарит всех, кто принял участие в конкурсе. Фотографии, присланные в редакцию, помогли нашим читателям воскресить в памяти волнующие события становления советской автомобилизации, организации дорожного движения, первых шагов в развитии автомобильного и мотоциклетного спорта.

Конкурс закончен. Но мы и впредь намерены публиковать фотоснимки, запечатлевшие наиболее интересные страницы нашей автомобилизации. Поэтому редакция вновь обращается к фотожурналистам, ко всем своим читателям с просьбой присылать нам фотографии по тематике, объявленной в закончившемся конкурсе (см. «За рулем», 1977, № 5).

СВИДЕТЕЛЬСТВА ИСТОРИИ

Уважаемая редакция!

На последней странице журнала № 9 за 1977 год под рубрикой «Свидетельства истории» опубликованы две фотографии, присланные на конкурс. На одной из них, нижней, за рулем автомобиля с открытой кабиной, я узнал себя. Спустя полвека узнать себя, конечно, мудрено. Но события тех лет так запали в душу, что время оказалось не властно над ними.

...Вместе с Николаем Фирсовым, о котором упоминается в журнале, мы служили в Средней Азии, в автогрузотряде № 9. Нас, нижегородцев, было 18 человек. Все коммунисты, комсомольцы. Ездили только колоннами по 12—15 автомобилей. Всегда в сопровождении отряда вооруженных бойцов. Время было трудное, места глухие. И от встречи с бандами басмачей никто не был застрахован. Дорог мало, в основном — караванные тропы, либо по пескам, либо в горах; летом жара до 50—55 градусов. Тяжело приходилось людям, еще тяжелее — автомобилям. Но мы понимали, что являемся пропагандистами и агитаторами советской власти среди местного населения.

Посылаю две фотографии того времени. На одной мы снялись около только что полученных автомобилей АМО. На другой, сделанной в кишлаке Байсум, видны и автомобили ФИАТ.

П. ГОРДЕЕВ,
участник Великой Отечественной войны, член КПСС с 1923 года

г. Горький



13. «МОСКВИЧ – Г2»

[illegible]

[illegible]

[illegible]

ИЗ КОЛЛЕКЦИИ За рулем

[illegible]

14. ГА – 22

[illegible]

[illegible]

[illegible]

